

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY USSR

REPORT

SUBJECT Soviet Air Navigation Aids for Civil
Air Routes (NOTAMS & ...)

DATE DISTR.

24 March 1960

NO. PAGES

1

REFERENCES

RD

DATE OF
INFO.

PLACE &
DATE ACQ.

25X1

25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE

Soviet manuals on air navigation

- a. Sbornik Aeronavigatsionnoy Informatsii, Vremennyy (A Temporary Collection of Air Navigation Information), 1959, compiled by the Air Navigation Information Service (Sluzhba Aeronavigatsionnoy Informatsii) of the Chief Directorate of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR. The manual, which is in both Russian and English, contains flight regulations and instructions to be followed by international airlines on the Moscow-Riga and Moscow-Vilnius routes, and includes diagrams of and lists of navigational facilities at airfields on these routes.)
- b. NOTAM (Notes to Pilots), which is a compilation of supplements to the above-mentioned publication, dated from 1957 to 1959, and also published by the Air Navigation Information Service.

25X1

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

03-29-8

25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR/AF	X	NSA	X	FBI		NIC	X		
(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#")															

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

25X1

СБОРНИК

АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

/ВРЕМЕННОЙ/

**AERODROMES AND RADIO/NAVIGATION
INFORMATION GUIDE**

/ TEMPORAL /

1959 г.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

НАСТАВЛЕНИЕ ПО СБОРКЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИН-
ФОРМАЦИИ ТАКАМ, АКА СПЕЦИАЛЬНА, 20 ИЗДАНИЕ АИИ
В СБОРКЕ НЕОБХОДИМЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ
ОСНАЩЕНИЯ ПОЛЕТА САМОЛЕТОВ ПО МАРШРУТАМ
МОСКВА-ПАРЬ в МОСКВУ ТАКАМ и ТАКАМ ТАКАМ
СЛЕДУЮЩИМ ОБЩЕПРИНЯТЫМ ДОКУМЕНТОМ, КОТОРЫМ ДОКА-
ЗЫВАЕТСЯ ПОДГОТОВКА ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПОЛЕТА.
По изменению и дополнению к настоящему
СОСТАВУ СБОРНИКА ИНФОРМАЦИИ, ПО МЕРЕ
НЕОБХОДИМОСТИ ОУДАТ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА:
а/ ПОКАЗЫ 1-го класса,
б/ ПОКАЗЫ 2-го класса,
в/ ПОДРОБКИ

Значение, содержание и метод расчёта
ТАКАМ ТАКАМ ДОКУМЕНТОВ ПО ПОКАЗАТЕЛЯМ И ДОПОЛ-
НИТЕЛЬНЫМ ДАННЫМ, ВНЕШЕННЫМ В СБОРКЕ АЭРОНАВИГА-
ЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ, БУДУТ СООТВЕТСТВОВАТЬ ПРИ-
ВЛАДИ, ПРИНЯТЫМ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРАКТИКЕ.

Аэронавигационная информация о междуна-
родных воздушных линиях ГИ, проходящих по те-
ритории СССР, является частью специальной службы
Совета Министров СССР, имеющей название "Служба
аэронавигационной информации" /САИ/.

Служба аэронавигационной информации /САИ/
имеет все необходимые сведения и их изменения,
обеспечивающие безопасное совершение полётов по
международным воздушным линиям ГИ и обеспечи-
вает сведения соответствующим иностранным авиа-
ционным организациям.

САИ также собирает все аэронавигационную
информацию о международных воздушных линиях от
иностранных авиационных организаций и обеспе-
чивает всей этой информацией через служебные
связи аэропортов Советского и иностранных ави-
ации.

Адрес службы аэронавигационной инфор-
мации:

-Почтовый: г. Москва, Аэропорт, улица Рамина, 9.

-По телеграфу, телеграфу и радиосвязи: САИ ЕУУУ.

-Телефон: 23-96-43 и 90-12-40 код. 4-32.

-Для ПОКАЗЫ 1-го класса: БОУ ЕУУУ

The present Aerodrome and Radio/Navigation
Information Guide is used temporarily
until AIP of USSR is issued.

This Guide contains all necessary infor-
mation to provide efficient operation of
civil aircraft on air-line Moscow-Moscow
Moscow-Vilnius. It is the only official
document to be used for operating of flights.

Ephemeral aeronautical information is
promulgated by means of:
a/ NOTAMS Class 1
b/ " " Class 11
c/ Amendments.

The meaning, contents and means of distri-
bution of above mentioned documents, relating
any changes and amendments will be prepared
in accordance with the International Stan-
dards and Recommended Practices.

For the purpose of aeronautical infor-
mation on international air-lines within the
territory of USSR a special Service is
provided. This is Aeronautical Information
Service /SAI/ at the main Department of Civil
Air Fleet under the Council of Ministers of
USSR.

The aeronautical information Service /SAI/
comprises distribution of all necessary
information and any changes of a permanent
Character essential for the safe and effici-
ent operation of civil aircraft on interna-
tional air-lines of AIP to appropriate
foreign organizations of civil aviation.

This Service too receives all aeronautical
information on international air-lines from
foreign organizations of civil aviation in
order to distribute it to the relevant
Soviet ATO and foreign crews.

The address of Soviet Aeronautical
Service is:

Postal: Moscow, APL, Ulitsa Ramina 9.

Telegram, Telex, Radio Com.: SAI EUUU

Telephone: 23-96-43 and 90-12-40 Ext. 4-32

For NOTAMS Class 1: BOU EUUU.

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

CONFIDENTIAL

25X1

[illegible]

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

Сокращения Abbreviation		Значение Meaning				
ВВ	ВВ	Вго-восток				
ВЗ	ВЗ	Вго-запад				
ВК	S. Lat	Южная широта				
ВКВ	ВВВ	Вго-вго-восток				
ВКС	ВВВ	Вго-вго-запад				
ВЛ	Jan	Январь				

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

УКАЗЫВАЮТ ОБЪЕДИНЕНИЕ ГОРОДОВ /АЭРОДРОМОВ/

CONFIDENTIAL

PLACE NAME ABBREVIATIONS /AERODROMES/

Обозначи. Abbrevi- ation	Аэродром. Aerodrome	Обозначи. Abbrevi- ation	Aerodrome
ЕУАА EUA	Алма-Ата Alma-Ata	ЕУЛЛ EUL	Ленинград Leningrad
ЕУТЕ EUT	Бреван Brevan	ЕУЛВ EULV	Великие Луки Velikiye Luki
ЕУТТ EUT	Тбилиси Tbilisi	ЕУМН EUM	Минск Minsk
ЕУХХ EUX	Хабаровск Khabarovsk	ЕУРР EUR	Рига Riga
ЕУНН EUN	Петропавловск-на- Камчатке Petropavlovsk-na- Kamchatke	ЕУВН EUV	Вильнюс Vilnius
ЕУХВ EUV	Владивосток Vladivostok	ЕУТД EUTD	Джусалы Djusalay
ЕУНА EUN	Чита Chita	ЕУТН EUTN	Самарканд Samarkand
ЕУНН EUN	Иркутск Irkutsk	ЕУТС EUTS	Сталинабад Stalinabad
ЕУТУ EUT	Улан-Удэ Ulan-Ude	ЕУТТ EUTT	Ташкент Tashkent
ЕУНН EUN	Кузнецов Kuibyshev	ЕУТЗ EUTZ	Термез Tarmes
ЕУНН EUN	Пенза Penza	ЕУМВ EUMV	МОСКВА город Moscow city
ЕУНН EUN	Уральск Uralsk	ЕУУУ EUU	МОСКВА /Г.У.Г.В.Ф./ Moscow /G.D.C.A.F./
ЕУКК EUK	Киев Kiev	ЕУВК EUVK	МОСКВА/Кубинка Moscow/Kubinka
ЕУКО EUK	Одесса Odessa	ЕУВВ EUVV	МОСКВА/Внуково Moscow/Vnukovo
ЕУТА EUT	Актюбинск Aktiubinsk	ЕУВН EUVN	Диагилево Diagilevo
ЕУКЛ EUKL	Львов Lvov		

ПРИМЕЧАНИЕ: Указанные сокращения предназначаются для условного обозначения названий аэродромов. Аэронавигационные службы будут условно обозначаться путем присоединения к сокращенным названиям аэродромов сокращенных наименований служб /Пример: МОСКВА РВС - ЕУВВ РВС/.

NOTE: The abbreviations listed in this document are intended only for designation of place names of aerodromes and not for services. The latter will be identified by the abbreviations of place names plus the abbreviations of aeronautical services /e.g. MOSCOW ACC-EUVV ACC/.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Foreign Civil Aircraft Within the Territory of the U.S.S.R.

1. Any flight by a foreign aircraft across the U.S.S.R. state border by corresponding permission and established rules is considered to be an international flight.

2. International flights within the territory of the U.S.S.R. shall be made by foreign civil aircraft:

a/ on the basis of special agreements on air communication concluded by the Government of the U.S.S.R. with the governments of foreign states.

b/ On the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R.

3. Regular flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, made on basis of inter-governmental agreements on air communications, shall follow a time-table which must be submitted beforehand by the foreign air transport enterprise for agreement to the General Department of Civil Air Fleet at the Council of Ministers of the U.S.S.R.

Non-schedule flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, carried out on the basis of inter-governmental agreements on air communication, shall be made in accordance with a notification, which must be submitted by a foreign air transport enterprise concerned to the General Department of the Civil Air Fleet at least 24 hours before the beginning of the flight.

4. Flights of foreign aircraft within USSR territory, carried out on the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R., shall be made only with the presence of a Soviet escort crew /navigator and radio operator/ on board the foreign aircraft if the contrary is not specially stipulated in the permission.

5. Permission for a flight must be requested through diplomatic channels at least 5 days before the beginning of the flight. Notification for permission for such a flight is submitted in the country where the aircraft is registered.

6. The notification mentioned in Paragraph 5 of these Rules must contain the following data:

- the country to which the aircraft belongs;
- type of aircraft;
- identification /number/ of aircraft;
- call sign of the aircraft by wireless telephone and wireless telegraph;
- frequency band of HF and VHF radio stations to be used by aircraft when in flight;
- name in full of the pilot-in-command;
- names of the crew: pilot, co-pilot, navigator, radio operator and other members of the crew, as well as the number of passengers on board;
- the weather minimum under which the given type of aircraft can be allowed to land;
- destination of flight over U.S.S.R. territory.

7. The notification mentioned in Paragraph 5 of these Rules must contain the following data:

- the country to which the aircraft belongs;
- type of aircraft;
- identification /number/ of aircraft;
- call sign of the aircraft by wireless telephone and wireless telegraph;
- frequency band of HF and VHF radio stations to be used by aircraft when in flight;
- name in full of the pilot-in-command;
- names of the crew: pilot, co-pilot, navigator, radio operator and other members of the crew, as well as the number of passengers on board;
- the weather minimum under which the given type of aircraft can be allowed to land;
- destination of flight over U.S.S.R. territory.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

- цель полета;
- дата и время вылета из международного аэропорта;
- желательный маршрут;
- максимальный полетный вес воздушного судна.

7. Личности иностранных воздушных судов при полете в воздушном пространстве СССР обязаны подчиняться настоящим Правилам полетов иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР.

Под воздушным пространством Союза ССР понимается воздушное пространство над сухопутной и водной территориями Союза ССР, в том числе и над советскими территориальными водами, установленными законодательством Союза ССР.

8. На иностранных воздушные суда, их экипажи и пассажиров, во время их нахождения на территории Советского Союза, распространяются законы, действующие в СССР.

9. К лицам, прибывающим в пределы Советского Союза и отбывающим из него на иностранных воздушных судах, применяются общие правила о визах и въезде, а также транзите через СССР.

10. Для перелета иностранными воздушными судами государственной границы СССР устанавливаются воздушные коридоры /ворота/, а для полетов над территорией Советского Союза - воздушные трассы.

Визуальная воздушная трасса устанавливается в пределах 20 км, по 10 км от оси воздушной трассы. Однако в отдельных районах /зонах/ ширина воздушной трассы может быть уменьшена до 10 км.

11. При перелетах государственной границы СССР экипажи иностранных воздушных судов на 100-150 км сообщают Работу диспетчерской службы микрофоном на русском языке: "полхожу в направлении и прощу разрешения на ее перелет, высота полета, бортовой номер воздушного судна". После перелета государственной границы СССР экипажи сообщают: "высота и время перелета", "идентификация государственной границы".

При невозможности продолжить дальнейший полет /неблагоприятные метеусловия, неисправность материальной части и другим причинам/ производится обратный перелет государственной границы СССР. Если по пути не коридор, при этом экипажи воздушных судов обязаны сообщать на русском языке в диспетчерский аэропорт, с которым имеют связь - "возвращаюсь вынужденно, бортовой номер воздушного судна, высота полета".

12. Полеты иностранных воздушных судов над территорией Советского Союза производятся на определенных высотах в зависимости от назначения полета.

13. Высота полета /высота/ устанавливается:
- по высотомеру, шкала давлений которого устанавливается на давление Р-760 мм ртутного столба;

- при направлении маршрутов с юстициальными углами, отсчитываемыми от юстициального /географического/ меридиана в пределах до 75° - 600 м, 1200 м, 1800 м, 2400 м, и 3600 м и так до 6000 м, через каждые 600 м. Начиная с высоты 6000 м и выше через 2000 м;

- при направлении маршрутов с юстициальными углами, отсчитываемыми от юстициального /географического/ меридиана в пределах до 75° - 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, и 3300 м и так через 600 м до 5700 м, и с высоты 7000 м и выше, высота устанавливается через каждые 2000 м.

- purpose of flight;

- date and time of take-off from the initial airport;

- desired route;
- maximum flight weight of the aircraft.

7. When flying through the air space of the U.S.S.R., the crews of foreign aircraft must observe the present Flight Rules for Foreign Civil Aircraft within U.S.S.R. Territory.

The air space of the U.S.S.R. is taken to mean the air space over the land and water territory of the USSR, including over Soviet territorial waters established by legislature of the U.S.S.R.

8. While within the territory of the Soviet Union, foreign aircraft and their crews and passengers come under the laws in operation in the USSR.

9. General rules of entry into, departure from, and transit across USSR territory shall apply to persons arriving in or departing from the territory of the Soviet Union by foreign aircraft.

10. For foreign aircraft crossing the USSR state border, air corridors /gates/ are established for flights across the territory of the Soviet Union.

The width of airways is established within limits of 20 kilometres, 10 kilometres on each side of the centre-line of the airway. However in some regions /zones/ the width of the airway may be reduced to 10 kilometres.

11. Crews of foreign aircraft intending to cross the state border of the USSR contact the Air Control Service when still 100-150 kilometres from the frontier and communicate by microphone in Russian: "approaching state frontier and request clearance to cross". altitude of flight, identification number of aircraft, and upon crossing the state border of the USSR: "Have crossed state border, flight altitude and time of crossing".

When it is impossible to continue the flight /due to inclement weather conditions, incapacity of equipment or other reasons/, the state border of the USSR may be recrossed through the same corridor and the crew of the aircraft shall report in Russian to the nearest airport with which they are in contact: "Forced to return, aircraft identification number, flight altitude".

12. Within the territory of the Soviet Union, all foreign aircraft shall fly at flight levels according to the flight track.

13. Flight levels are established as follows:
- by altimeter setting to Standard Atmosphere /P = 760 mm of mercury column/;

- Flight tracks being 0° to 179°, flight levels shall be: 600m., 1200m., 1800 m., 2400m., 3000 m., 3600m. and so on with multiples of 600m. up to 6000 m.; beginning with an altitude of 6000 m. and higher flight levels shall be calculated with multiples of 2000m.;

- Flight tracks being 180° to 359°, flight levels shall be 900 m., 1500 m., 2100 m., 2700 m., 3300 m., 3900 m. and so on with multiples of 600 m. up to 5700 m. Beginning with an altitude of 7000 m. and over, flight levels are calculated with multiples of 2000m.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

<p>1. Визиты в СССР иностранных воздушных судов разрешаются только в исключительных случаях, предусмотренных в пункте 24.</p> <p>2. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:</p> <p>3. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:</p> <p>4. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:</p>	<p>By night: flashing navigation lights while flying along parallel courses.</p> <p>By day: corrupt break away and lecture by piloting.</p> <p>By night: same as day proce- dure.</p> <p>Of course of violator- aircraft</p> <p>By day: flashing wings.</p> <p>By night: flashing navigation lights.</p>
<p>5. Иностранное воздушное судно, совершившее посадку на территории Советского Союза, может продолжать полет только с разрешения высшего управления гражданской авиации СССР при Совете Министров СССР.</p> <p>6. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:</p> <p>7. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:</p> <p>8. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:</p> <p>9. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:</p>	<p>By day: flashing wings.</p> <p>By night: flashing navigation lights.</p> <p>26. A foreign aircraft landing on the territory of the Soviet Union under circumstances indicated in Paragraph 24 may continue its flight only with the permission of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.</p> <p>27. When flying within the territory of the Soviet Union, foreign flight crews shall be guided by the following provisions:</p> <p>28. When flying within the territory of the Soviet Union, the crews of foreign aircraft must maintain communication in accordance with the instructions and on frequencies /wave-length/ prescribed by the General Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.</p> <p>29. No aircraft may fly without air-ground communication with the Air Traffic Control Service. In the event wireless equipment fails during a flight, the crew must land their aircraft at the nearest alternate aerodrome.</p> <p>30. Customs inspection of aircraft arriving from and departing for foreign countries, of their cargoes as well as of the luggage and hand baggage of passengers and members of the crew is carried out in accordance with customs rules operating in the USSR when entering or leaving the USSR. No aircraft may land at airport or other places where there are no customs offices and frontier control passage stations.</p>
<p>10. Если экипаж иностранного воздушного судна вынужден в связи со сложившимся положением совершить посадку вне назначенных пунктов, командир экипажа обязан немедленно уведомить авиационно-техническую службу, обслуживающую данный воздушный судно, которая примет соответствующие меры по его безопасности.</p>	<p>31. If, as a result of emergency, the crew of a foreign aircraft forced to land in a place other than the prescribed basis and alternate aerodromes, the pilot-in-command shall immediately inform the appropriate Air Traffic Control Service, which will take the corresponding measures to secure the safety of the aircraft and render assistance to the crew and passengers.</p>

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1. All photo and cinema cameras (including those for which there is written permission) stored in the aircraft shall be kept empty in closed suitcases.

2. In the air space of the USSR, objects may be dropped from an aircraft and parachutes may be used only in distress. An aircraft may have parachutes on board only when this is stipulated in the permission for the flight.

3. In the event a flight crew member or a passenger falls ill, the pilot-in-command must, either from the aircraft or upon landing, inform the Air Traffic Control Service of the airport so that necessary timely medical assistance might be provided.

4. Criminal proceedings in accordance with the laws of the USSR will be instituted if the flight rules are violated /entry into or departure from the Soviet Union without permission, landing in places other than the prescribed basic and alternate aerodromes, non-observance of the corridors across the state border and always prescribed in the permission, flight without two-way communication/.

5. In case when there are no grounds for instituting criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR may impose a fine up to 3000 roubles.

6. In radio communication between foreign aircraft and the Traffic Control Service of the Civil Air Fleet, airports and locations are designated by their geographical denominations in Russian.

7. In the event a flight crew member or a passenger falls ill, the pilot-in-command must, either from the aircraft or upon landing, inform the Air Traffic Control Service of the airport so that necessary timely medical assistance might be provided.

8. Criminal proceedings in accordance with the laws of the USSR will be instituted if the flight rules are violated /entry into or departure from the Soviet Union without permission, landing in places other than the prescribed basic and alternate aerodromes, non-observance of the corridors across the state border and always prescribed in the permission, flight without two-way communication/.

9. In case when there are no grounds for instituting criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR may impose a fine up to 3000 roubles.

10. In radio communication between foreign aircraft and the Traffic Control Service of the Civil Air Fleet, airports and locations are designated by their geographical denominations in Russian.

11. In the event a flight crew member or a passenger falls ill, the pilot-in-command must, either from the aircraft or upon landing, inform the Air Traffic Control Service of the airport so that necessary timely medical assistance might be provided.

12. Criminal proceedings in accordance with the laws of the USSR will be instituted if the flight rules are violated /entry into or departure from the Soviet Union without permission, landing in places other than the prescribed basic and alternate aerodromes, non-observance of the corridors across the state border and always prescribed in the permission, flight without two-way communication/.

13. In case when there are no grounds for instituting criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR may impose a fine up to 3000 roubles.

14. In radio communication between foreign aircraft and the Traffic Control Service of the Civil Air Fleet, airports and locations are designated by their geographical denominations in Russian.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Полеты в сложных метеоусловиях

1. В сложных метеоусловиях полеты в районе аэродрома осуществляются по приборам. Выход в район аэродрома разрешается только радиопрограммой самолета, имеющей двухстороннюю связь.

2. При полетах в сложных метеоусловиях экипаж самолета обязан на 100-70 км до подхода к аэродрому /воздушной зоне/ установить связь с командной радиостанцией, получить информацию о воздушной и метеоусловиях обстановке, состоянии на входе в район аэродрома /воздушную зону/ и указания руководителя полетов о порядке прибытия или посадки. Изменение или набор высоты на подходе к аэродрому допускается только с разрешения диспетчерской службы.

3. Прорывание облаков вниз производится на аэродроме, оборудованном приводными радиосистемами для посадки, и осуществляется по установленной схеме, при наличии устойчивой микроволновой связи самолета с землей. Прорывание облаков без разрешения руководителя полетов запрещается.

4. Переход барометрической шкалы высоты на звуковую фактического давления на уровне аэродрома производится с получением команд руководителя полетов заходить на посадку с данного метеорологического сигнала.

5. Во время прорывания облаков командир экипажа обязан докладывать руководителю полетов курс, высоту и положение радиомаяков.

6. В случае вылета из облаков после установления минимальной высоты, до которой

ПОЛЕТЫ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ

УСЛОВИЯ

1. В сложных метеоусловиях полеты в районе аэродрома осуществляются по приборам. Выход в район аэродрома разрешается только радиопрограммой самолета, имеющей двухстороннюю связь.

2. При полетах в сложных метеоусловиях экипаж самолета обязан на 100-70 км до подхода к аэродрому /воздушной зоне/ установить связь с командной радиостанцией, получить информацию о воздушной и метеоусловиях обстановке, состоянии на входе в район аэродрома /воздушную зону/ и указания руководителя полетов о порядке прибытия или посадки. Изменение или набор высоты на подходе к аэродрому допускается только с разрешения диспетчерской службы.

3. Прорывание облаков вниз производится на аэродроме, оборудованном приводными радиосистемами для посадки, и осуществляется по установленной схеме, при наличии устойчивой микроволновой связи самолета с землей. Прорывание облаков без разрешения руководителя полетов запрещается.

4. Переход барометрической шкалы высоты на звуковую фактического давления на уровне аэродрома производится с получением команд руководителя полетов заходить на посадку с данного метеорологического сигнала.

5. Во время прорывания облаков командир экипажа обязан докладывать руководителю полетов курс, высоту и положение радиомаяков.

6. В случае вылета из облаков после установления минимальной высоты, до которой

Flights in Terminal Control Areas (TMA)

During the daytime, under VMC in TMA:

1. Aircraft shall fly in the traffic circuit at an altitude of 300-500 metres. In separate cases, by permission of the Air Traffic Controller, aircraft may reduce the altitude to 100 metres.
2. Aircraft, flying in the traffic circuit, must keep at a distance of at least 1500 metres from each other.
3. Except in cases of emergency landing, the overtaking of aircraft in the inner circuit and the shortening of distances at the turns are prohibited. High-speed aircraft may overtake slower planes before the base leg on the outer side of the circuit at a distance of not less than 200 metres.
4. In the TMA and on the route, entry into and exit from the traffic circuit is made at a sharp angle to the direction of the traffic circuit /along the tangents/.

Flights Under Instrument Meteorological Conditions (IMC)

1. Under IMC, when aircraft are piloted by instruments, only radio-equipped aircraft with two-way communication may enter the area of an aerodrome.
2. When flying under IMC, the crew of an aircraft shall, from a distance of 100-70 kilometres from the aerodrome TMA contact the approach control radio station, obtain information on the air and meteorological situation, as well as clearance to enter the area of the aerodrome TMA and instructions of the approach controller on the order of flight or landing. When approaching an aerodrome, altitude may be decreased or increased only with the permission of the Approach Service.
3. Breaking down clouds shall be made over an aerodrome equipped with non-directional radio beacon /location/ or with an Instrument Landing System and is accomplished in accordance with an established instrument approach chart only when there is stable air-ground telephone communication. Aircraft may not break down clouds without clearance from the approach controller.
4. The altimeter shall be set to the value of the actual pressure at aerodrome elevation when instructions to start a straight-in approach from the holding point lower level is received from the aerodrome controller.
5. When breaking down clouds, the pilot-in-command shall report to the aerodrome approach controller on the heading of the flight altitude and the time of passage over radio markers.

25X1

CONFIDENTIAL

... In the event there are still clouds at the minimum altitude established for breaking down clouds (airport landing minima), the pilot-in-command must stop descending and pull up to a safe altitude (OCA).

With the event an aircraft in the holding pattern anticipates being compelled to land immediately, the pilot-in-command shall inform the matter to the aerodrome approach controller prior receiving clearance for an extraordinary landing and information on the barometric pressure and aerodrome elevation and on the meteorological and air situation; the pilot-in-command breaks down clouds at the instructions of the approach controller in accordance with the "extraordinary approach" chart or with the operating regular instrument approach chart.

FLIGHT ON THE AIRWAY

1. Crews flying on an established air line must strictly adhere to the route. The width of airways is 20 kilometres /10 kilometres on either side of their centre-line/. No deviation from the established route of the air line is permitted.

2. In case of communication failure while flying in or above clouds, aircraft may not approach the area of an airport with heavy air traffic.

3. In the event a radio-equipped aircraft loses air-ground communication and cannot establish such communication through the radio stations of other airports, the crew, flying in VFR, must return their aircraft to the aerodrome of departure or land at an alternate aerodrome.

4. Flying personnel operating flight on an airway must be firmly aware of:

- the order of vertical separation along the route and in the holding points;
- arrangement and operation date of the radi

communication and navigation facilities to be used during a flight:

- instrument approach and landing charts for their aerodrome, aerodromes of landing and the alternate aerodromes.

5. During flight, crews must:
- precisely comply with all the instructions of the Air Traffic Control Service

- watch the changes in the weather and the

development of dangerous meteorological phenomena and immediately inform the Air Traffic Control.

- aircraft following a line of landings

are required to keep to the right of the line.

- by -pass aircraft on the right at a distance of not less than -200 metres;

- when two aircraft are flying head on along

parallel headings and at the same altitude, they must branch off on the left side of each other at a distance of at least 200

- when two aircraft meet at intersection

heading and at the same level, the crew that sees the other aircraft on the left side

decreases altitude, while the crew seeing the other aircraft from the right side shall climb.

6. All crews establishing contact with the Area Control Service report on their position.

altitude, ground speed, actual meteorological conditions of the flight and time of passage over or arrival at the airport.

clearance /or prohibition/ to name _____

or proceed to the airport of landing;
- data on the actual weather in the area of

the airport of passage or landing.

Year	Percentage of Population Aged 65 and Over
1950	7
1955	8
1960	9
1965	10
1970	11
1975	11.5
1980	12

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

[REDACTED]

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840.

altitude "C" metres
for 5 minutes. Keep
contact with Volga for
some other instruction

[illegible]

7-144-start - 7.10
to 4913. Roger.
Heading 55 degrees,
altitude 10.5
minutes.

2. АГ. 8451, 8452.
ПОНДА: ИСЛЕДОВАТЬ
КУРСОВ. 1. 1. 1. 1. 1. 1.
НАДЪ 1960.

| | |
|--|---|
| 4019--This is
4019. Altitude 100.
Night icing in
clouds. Temperature
7 degrees below | 4119--This is Volga.
Follow bearing climb-
ing. Reach altitude
at 12,50. |
|--|---|

| | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 7. Волга, Я 496, 1900, вышедшая | 496, Я Волга, рас-
став. 1900. |
| 8. Волга, Я 496, 1900, вышедшая | 496, Я Волга, рас-
став. 1900. |

Volga--This is 4914
hoger. Following
bearing 12.50 reach-
ing 1.500.

Вик. Волста/

Державний "Росла" - державний компаній
ний видик аеропорта.

Volga--This is 4919.4919--This is Volga.
Have reached 1,500 Cruise at 1,500.
at 12:58.

Volga--This is 4919--This is Volga.
4919. 11.01. 1,500. Keep in contact with

"Н-15" - полыхавши самолеты,

Have left Airport Area Control Service.
Control Service
/transmits flight
conditions/.

NOTE: "Volga"—call sign of the air-

б/т РАС по маршруту полета:

- допосещение с выводе самолета в РАС из АЗ полета и взятия контрольного чекяса;
- допосещение с выводе самолета из АЗ полета;

port control tower. "Volga-
start"--call sign of the run-
way radio station. "4919"--
call sign of the aircraft.

b/ with the Area Control Service on the

- донесение о прелетах контрольных пунктов, оборудованных радиотехническими средствами;

- report on the aircraft's entry into the Area Control Service from the TMA of the aerodrome of departure and on taking the master direction;
- report on the aircraft reaching the

- о пересечении государственной границы.

Командир корабля обязан за 15-20 минут до подхода к государственной границе:

- report on passage over reporting points equipped with radio-technical facilities;
- report on hazardous weather conditions.

определять свое местонахождение, установить
связь с соответствующей РЭС государства, в
районе которого будет производиться пелет;
передать данные о своем местонахождении;
расчетом времени пролета государственной

The pilot-in-command must, 15-20 minutes before approaching the state border:

государственной границы

in the appropriate Area Control Service of the state through whose territory the aircraft will fly; transmit a position report, estimated time of crossing the state border, and weather conditions, and receive confirmation of the reception of his aircraft and

Примечание: В процессе всего полета экипаж прослушивает эфир на всякий микрофонного канала РДП.

the pending flight conditions.
-on the actual time of crossing the
state border /corridor gates report-
ing point/.

NOTE: Throughout the flight, the crew
listened in on the frequencies of the

- донесен: о времени входа в район аэропорта;
- донесен: о времени пролета над РНТ аэропорта;

c/with the Air Traffic Control of the Air-
port over which the aircraft passes;
-report on the time the aircraft leaves

с/с ЛДЗ аэропорта посадки:

- report on the time the aircraft flies
- over the airport reporting point;
- report on the time the aircraft leaves
- TMA of the airport;

- допесение о времени входа в район аэропорта;
- допесение о выходе на РНТ зоны ожигания;

- report on the time the aircraft enters TMA of the airport;
- report on approach to holding point;
- report on fulfillment of the airport's

CONFIDENTIAL

[illegible]

CONFIDENTIAL

approaching while making an approach-to-land procedure.

REPORTING PROCEDURES AIRCRAFT IN CONTACT WITH AREA CONTROLLER CENTER (ACC)

When an aircraft leaves the TMA of the point of departure, the crew must report to the ACC controller through the telephone radio station the time the aircraft enters the FIR, the altitude and the flight conditions.

The time the flight altitude is changed and the aircraft reaches the prescribed flight altitude must be immediately reported to the ACC controller.

Reports on the time the aircraft flies over reporting points equipped with radio-communication facilities must be made to the ACC controller as soon as the aircraft passes these points. The report must indicate the time the aircraft flies over the point, the altitude and the flight conditions.

2. When flight hazardous weather conditions (thunderstorms, icing, fog and so forth) as well as weather conditions not foreseen by the forecast are encountered, the crew of the aircraft reports to the ACC on the character, intensity, area and direction of the given meteorological phenomenon.

3. Pilot-in-command receives weather reports (CQ) on the aerodrome where the PIC is based twice an hour through the aircraft radio-telephone ACC station.

In addition, the crew may, when necessary, request information about the weather in the airports en-route, irrespective of the schedule of CQ broadcasts.

4. The aircraft radio operator receives the CQ broadcasts on the telephone frequency of the ACC station.

The time /3-5 minutes/ the radio operator is busy with weather reports or with getting his radio bearing, pilot-in-command or, on his instructions, the co-pilot must listen in the ACC microphone frequency of the master receiver during the daytime, while at night and when wave-length conditions deteriorate to the non-directional radio beam of the ACC base airport over the radio compass receiver.

5. In the event the general call and the broadcasts of the microphone radio station cannot be heard, the crew of the aircraft must establish master communication with the ACC.

If the master communication cannot be established, use must be made of another ACC microphone radio station of the ACC telegraph radio station.

When communication with the ACC cannot be opened through any one of these channels, contact must be made through the direction finding station at the ACC base.

6. 10-15 minutes before intersecting the boundary of an adjoining FIR, the crew must check their position through radio facilities or by requesting the ACC.

7. The crew of an aircraft must, through the telegraph radio station of the ACC report the time they intersect the boundary of an adjoining FIR.

At first the report is transmitted to the ACC officer in the area over which the aircraft is flying, with indication of the time the aircraft enters the FIR, altitude and flight conditions.

In the report to the controller whose area the aircraft is leaving, the crew must indicate the time the boundary has been intersected, altitude and flight conditions.

При входе в воздушную зону полета метеорологической обстановкой, туманы и т.д., экипаж самолета сообщает в РЦС характер, интенсивность, район и направление распространения данного метеорологического явления.

3. Экипаж с полета командир корабля в полете получает по пультам радиосвязи РЦС циркулярную канулу.

Кроме этого, экипажу предоставляется право при необходимости запрашивать экипажи о погоде в аэропортах по маршруту полета, независимо от расписания циркулярных передач погоды.

4. Прием циркулярных передач и прослушивание на воле микрофонного канала РЦС производят бортраинты.

Когда бортраинты заняты сообщением метеорологических радиосвязей, то на это время /3-5 мин/ командир корабля или по его указанию второй экипаж обязан слушать днем на воле микрофонного канала РЦС на командном приемнике, а ночью и при ухудшении видимости короткими волнами - на приемнике радиомаяка радиоустановкой радиостанции аэропорта базирования РЦС.

5. В случаях, когда циркулярная передача и передача микрофонной радиосвязи не слышны, экипаж самолета обязан установить с РЦС контактную связь.

Если контактная связь установить не удалось, экипаж должен через микрофонную радиостанцию РЦС и телеграфную радиостанцию РЦС.

Когда же и по этим каналам связь с РЦС не удается установить, - экипаж и установить связь через радиопередающую радиостанцию в пункте базирования РЦС.

6. За 10-15 мин. до пересечения границы своего метеорологического района полетов экипаж обязан уточнить свое местонахождение путем использования радиостанции в РЦС путем запроса РЦС.

7. Сообщения о пересечении границы смежных районов полетов экипаж обязан передавать через телеграфную радиостанцию РЦС.

Время, когда экипаж пересекает границу смежных районов полетов, сообщается экипажем с указанием времени входа в РЦС, высоты и условий полета.

8. Сообщения о пересечении РЦС, пределы которого экипаж обязан сообщить, передаются экипажем с указанием времени полета, высоты и условий полета.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

сигналы. При этом самолеты должны находиться в зоне действия радиостанции. Если самолет находится в зоне действия радиостанции, он должен быть включен в работу. Если самолет находится в зоне действия радиостанции, он должен быть включен в работу. Если самолет находится в зоне действия радиостанции, он должен быть включен в работу.

Одновременно с этим в зоне действия радиостанции должен находиться самолет. Если самолет находится в зоне действия радиостанции, он должен быть включен в работу. Если самолет находится в зоне действия радиостанции, он должен быть включен в работу.

9. При запуске самолета в зоне действия радиостанции должен находиться самолет. Если самолет находится в зоне действия радиостанции, он должен быть включен в работу. Если самолет находится в зоне действия радиостанции, он должен быть включен в работу.

10. За 15 мин. до входа в район АЗС самолет должен уточнить свое местонахождение и путевую скорость и по запросу РАС сообщить эти данные и получить от нее условия входа в район аэропорта.

Если запрос от РАС не поступил, не позже 10 мин. до входа в АЗС запросить условия входа в район аэропорта.

ЖЕЛЕНИЕ СЛЫШАТЬ ПРИ ВХОДЕ В СВЯЗИ С АЗС. АЭРОПОРТА ПОСАДКИ

1. При входе самолета в район аэропорта экипаж должен установить связь с РАС, получить от него разрешение на вход в район аэропорта и условия полета. После этого доложить диспетчеру РАС о входе в район аэропорта, наметив связь с АЗС, получить от него согласие на прекращение связи с РАС.

Пример:

Командир корабля: 4409, я Волга, вас слушаю.
Диспетчер: 4409, я Волга, входите.

2. 4409, я Волга, подходите высоте 1500 на дальнейший прием, как встречный самолет. Высота 1200, погнута на 10.00; высота облаков 200, видимость 3, слабая дымка, ветер северо-западный 6 м/с, давление 762.5, посадка по системе ОСП с МН-2420.

3. 4409, я Волга, подхожу к АЗС.
4. 4409, я Волга, занимаю высоту 1200.
5. 4409, я Волга, занимаю высоту 900.

6. 4409, я Волга, занимаю высоту 900.
7. 4409, я Волга, занимаю высоту 900.

8. 4409, я Волга, занимаю высоту 900.
9. 4409, я Волга, занимаю высоту 900.

10. 4409, я Волга, занимаю высоту 900.
11. 4409, я Волга, занимаю высоту 900.

as well as if they are in contact with the A-119 flying ahead.

8. If the telegraph radio stations of the adjoining ACC are working on the same frequency, the report on the intersection of the FIR boundary may be transmitted in one message by simultaneously calling two radio stations, transmitting reports and receiving clearance. In cases when the report for the adjoining ACC on the intersection of the FIR boundaries cannot be transmitted through the telegraph radio station, the crew of the aircraft must maintain contact with the ACC, whose area it is leaving, and transmit through it all the necessary reports.

At the same time, the crew of the aircraft must contact the ACC, into whose area they have entered, through the direction finding station at the ACC base airport. Contact with the direction finding station must be maintained until stable communication is established with the ACC through the radio telephone.

9. When there is difficulty in establishing communication with the ACC, the crew of the aircraft must fall back upon the assistance of other aircraft, which are in communication with the ACC and also of telephone radio stations of remote ACC working on the same wavelength as the telephone radio station of the ACC in whose area the aircraft is flying.

10. 15 minutes before entering the TMA, the crew of aircraft must check their position and ground speed and, by request of the ACC, transmit these data and receive from the ACC the instructions for entering the TMA of the airport. If such a request is not received from the ACC, the crew must, at least 10 min. before entering the area of the Airport Control Service, request instructions for entering the area.

REPORTS FROM CREWS IN COMMUNICATION WITH THE CONTROL SERVICE OF THE AIRPORT OF LANDING

1. When an aircraft enters the area of an airport, the crew must contact the Approach Control Service and obtain clearance to enter the TMA and flight instructions. After this, the Area Control Service Officer is informed that the aircraft has entered the TMA and that there is contact with the Approach Control Service and is requested permission to cut communication with the ACC.

Example:
Pilot-in-Command Traffic Control Officer
1. Volga—This is 4409. 4409—This is Volga. Calling for contact. You are in contact.

2. Volga—This is 4409. 4409—This is Volga. Have entered ACC in Approach at altitude clouds at 1000. Altitude 1500. Estimating arrival 1020.

Weather at 1000: cloud ceiling 200, visibility 3.0 miles, wind surface west 6 m/sec, pressure 762.5. Instrument landing from Mag. 242 deg.

Volga—This is 4409. Roger. Approach 1500.
3. Volga—This is 4409. 4409—This is Volga. 1020 have passed LO. Descend to 1200. Altitude 1500.

Volga—This is 4409. Roger. Descend to 1200.

4. Volga—This is 4409. 4409—This is Volga. Roger. Descend to 900.

5. Volga—This is 4409. 4409—This is Volga. Roger. Descend to 900.

CONFIDENTIAL

25X1

| | | |
|---|--|---|
| 5. Волга, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | 4409—This is Volga-Start. You are cleared to approach for instrument landing from Mag. 242 degrees, pressure 762,5, cloud base 1500m, visibility 1000 metres, rain, left drift 5 deg. |
| 6. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | Volga-Start—This is 4409. Roger. Descend to 600. Contact start. |
| 7. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | Volga-Start—This is 4409. Roger. Take up approach position at 1035. |
| 8. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | Volga-Start—This is 4409. Roger. Approach for landing. Pressure 762,5. |
| 9. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | 8. Volga-Start—This is 4409—This is Volga-4409. Have made final Start. You are cleared procedure turn. Bearing for landing. 242 degrees. |
| 10. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | 9. Volga-Start—This is 4409—This is Volga-4409. Outer. Altitude 150. Start. Roger. Observing. |
| 11. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | 10. 4409—This is Volga-Start. Observing 700 much to the left, too much to the right, go back to down wind leg. |
| 12. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | 11. 4409—This is Volga-Start. You are cleared to land. Taxi to the right / to the left / by runway 5 to air terminal. |
| 13. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | Volga-Start—This is 4409. Roger. |
| 14. Волга-старт, я 4409, высота 600, давление 762,5. | 4409, я Волга-старт, высота 600, давление 762,5. | 4409—This is Volga. Taxi into the second row at instructions from the officer on duty. |
| <p>ОШЕРОЖИВАНИЕ САМОЛЕТОВ ПО ВЫСОТАМ ИЛИ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ СССР</p> <p>Высоты полетов /маршрутов/ устанавливаются:</p> <p>при направлении воздушных трасс и маршрутов с минимальными углами в пределах:</p> <p>от 0° до 179° - 600 м, 1200 м, 1800 м, и так до 6000 м через каждые 600 м;</p> <p>от 180° до 359° - 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м, 4500 м, 5100 м, 5700 м, 6300 м, 6900 м, 7500 м, 8100 м, 8700 м, 9300 м, 9900 м, 10500 м, 11100 м, 11700 м, 12300 м, 12900 м, 13500 м, 14100 м, 14700 м, 15300 м, 15900 м, 16500 м, 17100 м, 17700 м, 18300 м, 18900 м, 19500 м, 20100 м, 20700 м, 21300 м, 21900 м, 22500 м, 23100 м, 23700 м, 24300 м, 24900 м, 25500 м, 26100 м, 26700 м, 27300 м, 27900 м, 28500 м, 29100 м, 29700 м, 30300 м, 30900 м, 31500 м, 32100 м, 32700 м, 33300 м, 33900 м, 34500 м, 35100 м, 35700 м, 36300 м, 36900 м, 37500 м, 38100 м, 38700 м, 39300 м, 39900 м, 40500 м, 41100 м, 41700 м, 42300 м, 42900 м, 43500 м, 44100 м, 44700 м, 45300 м, 45900 м, 46500 м, 47100 м, 47700 м, 48300 м, 48900 м, 49500 м, 50100 м, 50700 м, 51300 м, 51900 м, 52500 м, 53100 м, 53700 м, 54300 м, 54900 м, 55500 м, 56100 м, 56700 м, 57300 м, 57900 м, 58500 м, 59100 м, 59700 м, 60300 м, 60900 м, 61500 м, 62100 м, 62700 м, 63300 м, 63900 м, 64500 м, 65100 м, 65700 м, 66300 м, 66900 м, 67500 м, 68100 м, 68700 м, 69300 м, 69900 м, 70500 м, 71100 м, 71700 м, 72300 м, 72900 м, 73500 м, 74100 м, 74700 м, 75300 м, 75900 м, 76500 м, 77100 м, 77700 м, 78300 м, 78900 м, 79500 м, 80100 м, 80700 м, 81300 м, 81900 м, 82500 м, 83100 м, 83700 м, 84300 м, 84900 м, 85500 м, 86100 м, 86700 м, 87300 м, 87900 м, 88500 м, 89100 м, 89700 м, 90300 м, 90900 м, 91500 м, 92100 м, 92700 м, 93300 м, 93900 м, 94500 м, 95100 м, 95700 м, 96300 м, 96900 м, 97500 м, 98100 м, 98700 м, 99300 м, 99900 м, 100500 м, 101100 м, 101700 м, 102300 м, 102900 м, 103500 м, 104100 м, 104700 м, 105300 м, 105900 м, 106500 м, 107100 м, 107700 м, 108300 м, 108900 м, 109500 м, 110100 м, 110700 м, 111300 м, 111900 м, 112500 м, 113100 м, 113700 м, 114300 м, 114900 м, 115500 м, 116100 м, 116700 м, 117300 м, 117900 м, 118500 м, 119100 м, 119700 м, 120300 м, 120900 м, 121500 м, 122100 м, 122700 м, 123300 м, 123900 м, 124500 м, 125100 м, 125700 м, 126300 м, 126900 м, 127500 м, 128100 м, 128700 м, 129300 м, 129900 м, 130500 м, 131100 м, 131700 м, 132300 м, 132900 м, 133500 м, 134100 м, 134700 м, 135300 м, 135900 м, 136500 м, 137100 м, 137700 м, 138300 м, 138900 м, 139500 м, 140100 м, 140700 м, 141300 м, 141900 м, 142500 м, 143100 м, 143700 м, 144300 м, 144900 м, 145500 м, 146100 м, 146700 м, 147300 м, 147900 м, 148500 м, 149100 м, 149700 м, 150300 м, 150900 м, 151500 м, 152100 м, 152700 м, 153300 м, 153900 м, 154500 м, 155100 м, 155700 м, 156300 м, 156900 м, 157500 м, 158100 м, 158700 м, 159300 м, 159900 м, 160500 м, 161100 м, 161700 м, 162300 м, 162900 м, 163500 м, 164100 м, 164700 м, 165300 м, 165900 м, 166500 м, 167100 м, 167700 м, 168300 м, 168900 м, 169500 м, 170100 м, 170700 м, 171300 м, 171900 м, 172500 м, 173100 м, 173700 м, 174300 м, 174900 м, 175500 м, 176100 м, 176700 м, 177300 м, 177900 м, 178500 м, 179100 м, 179700 м, 180300 м, 180900 м, 181500 м, 182100 м, 182700 м, 183300 м, 183900 м, 184500 м, 185100 м, 185700 м, 186300 м, 186900 м, 187500 м, 188100 м, 188700 м, 189300 м, 189900 м, 190500 м, 191100 м, 191700 м, 192300 м, 192900 м, 193500 м, 194100 м, 194700 м, 195300 м, 195900 м, 196500 м, 197100 м, 197700 м, 198300 м, 198900 м, 199500 м, 200100 м, 200700 м, 201300 м, 201900 м, 202500 м, 203100 м, 203700 м, 204300 м, 204900 м, 205500 м, 206100 м, 206700 м, 207300 м, 207900 м, 208500 м, 209100 м, 209700 м, 210300 м, 210900 м, 211500 м, 212100 м, 212700 м, 213300 м, 213900 м, 214500 м, 215100 м, 215700 м, 216300 м, 216900 м, 217500 м, 218100 м, 218700 м, 219300 м, 219900 м, 220500 м, 221100 м, 221700 м, 222300 м, 222900 м, 223500 м, 224100 м, 224700 м, 225300 м, 225900 м, 226500 м, 227100 м, 227700 м, 228300 м, 228900 м, 229500 м, 230100 м, 230700 м, 231300 м, 231900 м, 232500 м, 233100 м, 233700 м, 234300 м, 234900 м, 235500 м, 236100 м, 236700 м, 237300 м, 237900 м, 238500 м, 239100 м, 239700 м, 240300 м, 240900 м, 241500 м, 242100 м, 242700 м, 243300 м, 243900 м, 244500 м, 245100 м, 245700 м, 246300 м, 246900 м, 247500 м, 248100 м, 248700 м, 249300 м, 249900 м, 250500 м, 251100 м, 251700 м, 252300 м, 252900 м, 253500 м, 254100 м, 254700 м, 255300 м, 255900 м, 256500 м, 257100 м, 257700 м, 258300 м, 258900 м, 259500 м, 260100 м, 260700 м, 261300 м, 261900 м, 262500 м, 263100 м, 263700 м, 264300 м, 264900 м, 265500 м, 266100 м, 266700 м, 267300 м, 267900 м, 268500 м, 269100 м, 269700 м, 270300 м, 270900 м, 271500 м, 272100 м, 272700 м, 273300 м, 273900 м, 274500 м, 275100 м, 275700 м, 276300 м, 276900 м, 277500 м, 278100 м, 278700 м, 279300 м, 279900 м, 280500 м, 281100 м, 281700 м, 282300 м, 282900 м, 283500 м, 284100 м, 284700 м, 285300 м, 285900 м, 286500 м, 287100 м, 287700 м, 288300 м, 288900 м, 289500 м, 290100 м, 290700 м, 291300 м, 291900 м, 292500 м, 293100 м, 293700 м, 294300 м, 294900 м, 295500 м, 296100 м, 296700 м, 297300 м, 297900 м, 298500 м, 299100 м, 299700 м, 300300 м, 300900 м, 301500 м, 302100 м, 302700 м, 303300 м, 303900 м, 304500 м, 305100 м, 305700 м, 306300 м, 306900 м, 307500 м, 308100 м, 308700 м, 309300 м, 309900 м, 310500 м, 311100 м, 311700 м, 312300 м, 312900 м, 313500 м, 314100 м, 314700 м, 315300 м, 315900 м, 316500 м, 317100 м, 317700 м, 318300 м, 318900 м, 319500 м, 320100 м, 320700 м, 321300 м, 321900 м, 322500 м, 323100 м, 323700 м, 324300 м, 324900 м, 325500 м, 326100 м, 326700 м, 327300 м, 327900 м, 328500 м, 329100 м, 329700 м, 330300 м, 330900 м, 331500 м, 332100 м, 332700 м, 333300 м, 333900 м, 334500 м, 335100 м, 335700 м, 336300 м, 336900 м, 337500 м, 338100 м, 338700 м, 339300 м, 339900 м, 340500 м, 341100 м, 341700 м, 342300 м, 342900 м, 343500 м, 344100 м, 344700 м, 345300 м, 345900 м, 346500 м, 347100 м, 347700 м, 348300 м, 348900 м, 349500 м, 350100 м, 350700 м, 351300 м, 351900 м, 352500 м, 353100 м, 353700 м, 354300 м, 354900 м, 355500 м, 356100 м, 356700 м, 357300 м, 357900 м, 358500 м, 359100 м, 359700 м, 360300 м, 360900 м, 361500 м, 362100 м, 362700 м, 363300 м, 363900 м, 364500 м, 365100 м, 365700 м, 366300 м, 366900 м, 367500 м, 368100 м, 368700 м, 369300 м, 369900 м, 370500 м, 371100 м, 371700 м, 372300 м, 372900 м, 373500 м, 374100 м, 374700 м, 375300 м, 375900 м, 376500 м, 377100 м, 377700 м, 378300 м, 378900 м, 379500 м, 380100 м, 380700 м, 381300 м, 381900 м, 382500 м, 383100 м, 383700 м, 384300 м, 384900 м, 385500 м, 386100 м, 386700 м, 387300 м, 387900 м, 388500 м, 389100 м, 389700 м, 390300 м, 390900 м, 391500 м, 392100 м, 392700 м, 393300 м, 393900 м, 394500 м, 395100 м, 395700 м, 396300 м, 396900 м, 397500 м, 398100 м, 398700 м, 399300 м, 399900 м, 400500 м, 401100 м, 401700 м, 402300 м, 402900 м, 403500 м, 404100 м, 404700 м, 405300 м, 405900 м, 406500 м, 407100 м, 407700 м, 408300 м, 408900 м, 409500 м, 410100 м, 410700 м, 411300 м, 411900 м, 412500 м, 413100 м, 413700 м, 414300 м, 414900 м, 415500 м, 416100 м, 416700 м, 417300 м, 417900 м, 418500 м, 419100 м, 419700 м, 420300 м, 420900 м, 421500 м, 422100 м, 422700 м, 423300 м, 423900 м, 424500 м, 425100 м, 425700 м, 426300 м, 426900 м, 427500 м, 428100 м, 428700 м, 429300 м, 429900 м, 430500 м, 431100 м, 431700 м, 432300 м, 432900 м, 433500 м, 434100 м, 434700 м, 435300 м, 435900 м, 436500 м, 437100 м, 437700 м, 438300 м, 438900 м, 439500 м, 440100 м, 440700 м, 441300 м, 441900 м, 442500 м, 443100 м, 443700 м, 444300 м, 444900 м, 445500 м, 446100 м, 446700 м, 447300 м, 447900 м, 448500 м, 449100 м, 449700 м, 450300 м, 450900 м, 451500 м, 452100 м, 452700 м, 453300 м, 453900 м, 454500 м, 455100 м, 455700 м, 456300 м, 456900 м, 457500 м, 458100 м, 458700 м, 459300 м, 459900 м, 460500 м, 461100 м, 461700 м, 462300 м, 462900 м, 463500 м, 464100 м, 464700 м, 465300 м, 465900 м, 466500 м, 467100 м, 467700 м, 468300 м, 468900 м, 469500 м, 470100 м, 470700 м, 471300 м, 471900 м, 472500 м, 473100 м, 473700 м, 474300 м, 474900 м, 475500 м, 476100 м, 476700 м, 477300 м, 477900 м, 478500 м, 479100 м, 479700 м, 480300 м, 480900 м, 481500 м, 482100 м, 482700 м, 483300 м, 483900 м, 484500 м, 485100 м, 485700 м, 486300 м, 486900 м, 487500 м, 488100 м, 488700 м, 489300 м, 489900 м, 490500 м, 491100 м, 491700 м, 492300 м, 492900 м, 493500 м, 494100 м, 494700 м, 495300 м, 495900 м, 496500 м, 497100 м, 497700 м, 498300 м, 498900 м, 499500 м, 500100 м, 500700 м, 501300 м, 501900 м, 502500 м, 503100 м, 503700 м, 504300 м, 504900 м, 505500 м, 506100 м, 506700 м, 507300 м, 507900 м, 508500 м, 509100 м, 509700 м, 510300 м, 510900 м, 511500 м, 512100 м, 512700 м, 513300 м, 513900 м, 514500 м, 515100 м, 515700 м, 516300 м, 516900 м, 517500 м, 518100 м, 518700 м, 519300 м, 519900 м, 520500 м, 521100 м, 521700 м, 522300 м, 522900 м, 523500 м, 524100 м, 524700 м, 525300 м, 525900 м, 526500 м, 527100 м, 527700 м, 528300 м, 528900 м, 529500 м, 530100 м, 530700 м, 531300 м, 531900 м, 532500 м, 533100 м, 533700 м, 534300 м, 534900 м, 535500 м, 536100 м, 536700 м, 537300 м, 537900 м, 538500 м, 539100 м, 539700 м, 540300 м, 540900 м, 541500 м, 542100 м, 542700 м, 543300 м, 543900 м, 544500 м, 545100 м, 545700 м, 546300 м, 546900 м, 547500 м, 548100 м, 548700 м, 549300 м, 549900 м, 550500 м, 551100 м, 551700 м, 552300 м, 552900 м, 553500 м, 554100 м, 554700 м, 555300 м, 555900 м, 556500 м, 557100 м, 557700 м, 558300 м, 558900 м, 559500 м, 560100 м, 560700 м, 561300 м, 561900 м, 562500 м, 563100 м, 563700 м, 564300 м, 564900 м, 565500 м, 566100 м, 566700 м, 567300 м, 567900 м, 568500 м, 569100 м, 569700 м, 570300 м, 570900 м, 571500 м, 572100 м, 572700 м, 573300 м, 573900 м, 574500 м, 575100 м, 575700 м, 576300 м, 576900 м, 577500 м, 578100 м, 578700 м, 579300 м, 579900 м, 580500 м, 581100 м, 581700 м, 582300 м, 582900 м, 583500 м, 584100 м, 584700 м, 585300 м, 585900 м, 586500 м, 587100 м, 587700 м, 588300 м, 588900 м, 589500 м, 590100 м, 590700 м, 591300 м, 591900 м, 592500 м, 593100 м, 593700 м, 594300 м, 594900 м, 595500 м, 596100 м, 596700 м, 597300 м, 597900 м, 598500 м, 599100 м, 599700 м, 600300 м, 600900 м, 601500 м, 602100 м, 602700 м, 603300 м, 603900 м, 604500 м, 605100 м, 605700 м, 606300 м, 606900 м, 607500 м, 608100 м, 608700 м, 609300 м, 609900 м, 610500 м, 611100 м, 611700 м, 612300 м, 612900 м, 613500 м, 614100 м, 614700 м, 615300 м, 615900 м, 616500 м, 617100 м, 617700 м, 618300 м, 618900 м, 619500 м, 620100 м, 620700 м, 621300 м, 621900 м, 622500 м, 623100 м, 623700 м, 624300 м, 624900 м, 625500 м, 626100 м, 626700 м, 627300 м, 627900 м, 628500 м, 629100 м, 629700 м, 630300 м, 630900 м, 631500 м, 632100 м, 632700 м, 633300 м, 633900 м, 634500 м, 635100 м, 635700 м, 636300 м, 636900 м, 637500 м, 638100 м, 638700 м, 639300 м, 639900 м, 640500 м, 641100 м, 641700 м, 642300 м, 642900 м, 643500 м, 644100 м, 644700 м, 645300 м, 645900 м, 646500 м, 647100 м, 647700 м, 648300 м, 648900 м, 649500 м, 650100 м, 650700 м, 651300 м, 651900 м, 652500 м, 653100 м, 653700 м, 654300 м, 654900 м, 655500 м, 656100 м, 656700 м, 657300 м, 657900 м, 658500 м, 659100 м, 659700 м, 660300 м, 660900 м, 661500 м, 662100 м, 662700 м, 663300 м, 663900 м, 664500 м, 665100 м, 665700 м, 666300 м, 666900 м, 667500 м, 668100 м, 668700 м, 669300 м, 669900 м, 670500 м, 671100 м, 671700 м, 672300 м, 672900 м, 673500 м, 674100 м, 674700 м, 675300 м, 675900 м, 676500 м, 677100 м, 677700 м, 678300 м, 678900 м, 679500 м, 680100 м, 680700 м, 681300 м, 681900 м, 682500 м, 683100 м, 683700 м, 684300 м, 684900 м, 685500 м, 686100 м, 686700 м, 687300 м, 687900 м, 688500 м, 689100 м, 689700 м, 690300 м, 690900 м, 691500 м, 692100 м, 692700 м, 693300 м, 693900 м, 694500 м, 695100 м, 695700 м, 696300 м, 696900 м, 697500 м, 698100 м, 698700 м, 699300 м, 699900 м, 700500 м, 701100 м, 701700 м, 702300 м, 702900 м, 703500 м, 704100 м, 704700 м, 705300 м, 705900 м, 706500 м, 707100 м, 707700 м, 708300 м, 708900 м, 709500 м, 710100 м, 710700 м, 711300 м, 711900 м, 712500 м, 713100 м, 713700 м, 714300 м, 714900 м, 715500 м, 716100 м, 716700 м, 717300 м, 717900 м, 718500 м, 719100 м, 719700 м, 720300 м, 720900 м, 721500 м, 722100 м, 722700 м, 723300 м, 723900 м, 724500 м, 725100 м, 725700 м, 726300 м, 726900 м, 727500 м, 728100 м, 728700 м, 729300 м, 729900 м, 730500 м, 731100 м, 731700 м, 732300 м, 732900 м, 733500 м, 734100 м, 734700 м, 735300 м, 735900 м, 736500 м, 737100 м, 737700 м, 738300 м, 738900 м, 739500 м, 740100 м, 740700 м, 741300 м, 741900 м, 742500 м, 743100 м, 743700 м</p> | | |

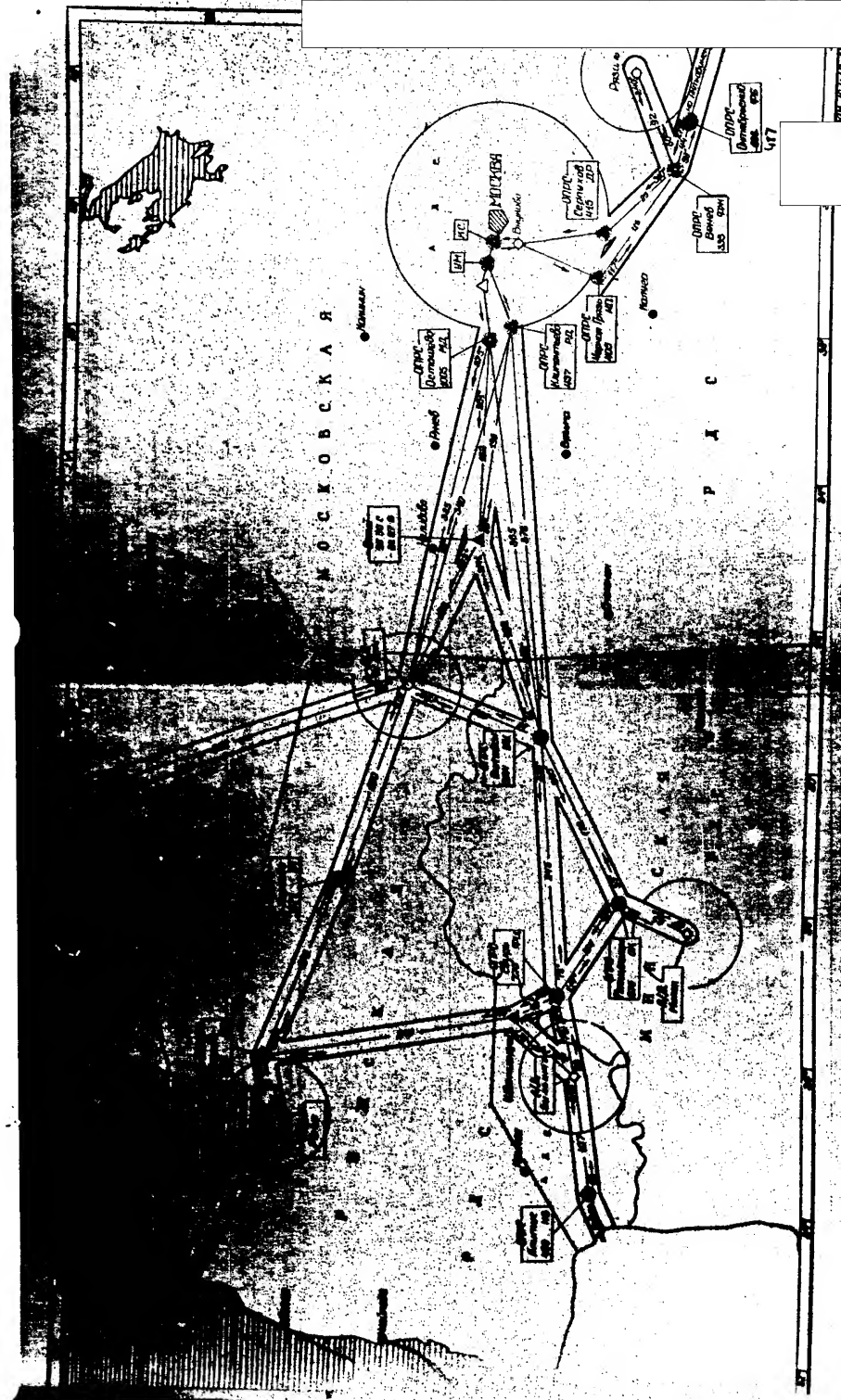
25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

ПОЛЕТЫ УКАЗАНЫ

на полеты самолета по маршруту
Вентспилс-Рига-Москва
Ventspils-Riga-Moscow Route Flight
Instructions

Самолет при полете в Москву должен следовать по маршруту: Гробо /Швеция/ - Вентспилс - Рига - Сигула - Карсава - Великие Луки - Великие Луки - Осташево - Великий Новгород - Москва /Внуково/.

Из Москвы на Вентспилс должен следовать по маршруту: Москва/Внуково - Опалиха - Вязовское - Осташево - Великий Новгород - Великие Луки - Карсава - Сигула - Рига - Вентспилс - Гробо /Швеция/.

При использовании, во всех случаях, выделенных запасных аэродромов полет к ним должен быть произведен строго по указанным на прилагаемой схеме воздушным коридорам. Полет вне воздушных коридоров не разрешается.

Пункт Гробо /Швеция/ указан условно, как стоянка на согласованном международном маршруте. Самолет может выйти на Вентспилс с другого пункта.

После разрешения на пролет государственной границы, самолет следует далее по указанному выше маршруту, находясь в постоянной связи по радио с Рижской РАС, от которой самолет будет получать необходимые указания по обеспечению полета.

После пролета пункта Великие Луки, самолет обязан вступить в связь по радио с Московской Районной Диспетчерской Службой и запросить разрешение входа в Московскую РАС. С получением разрешения входа в Московскую РАС, самолет следует далее по маршруту, имея постоянную радиосвязь с РАС. При пролете траверса пункта Гробо, самолет может вступить в радиосвязь с указанной выше РАС по ультракоротковолновой радиостанции на частоте 119,7 мГц.

Правила входа в Московскую воздушную зону и выхода из Московской воздушной зоны, а также полет в указанной зоне осуществляется согласно правил полетов изложенных на стр. данного сборника.

При полете по маршруту самолет обязан давать доклады:

В Рижскую РАС:

1. Пролет государственной границы СССР.
2. Пролет приводной радиостанции Вентспилс.
3. Пролет приводной радиостанции Сигула.
4. Пролет приводной радиостанции Карсава.
5. Пролет пункта Великие Луки.

В Рижскую аэродромную диспетчерскую службу /АД/:

1. Вход в зону аэродрома Рига /в радиусе 50км/
2. Пролет Рига.
3. Выход из зоны аэродрома Рига /50км от Рига/

В Великолукскую аэродромную диспетчерскую службу /АД/:

1. Вход в зону аэродрома Великие Луки /в радиусе 50 километров/.
2. Пролет пункта Великие Луки.
3. Выход из зоны аэродрома Великие Луки.

When flying to Moscow aircraft shall keep to the following route: Grobo/Sweden/ - Ventspils - Riga - Sigulda - Karasava - Velikiye Luki - Relya /5550N 3257E/ - Klimatsyev - Ivanovskoye - Opalika - Moscow/Vnuovo. From Moscow to Ventspils aircraft shall keep to the following route: Moscow/Vnuovo - Opalika - Ivanovskoye - Ostashevo - Relya /5550N 3257E/ - Ventspils - Grobo /Sweden/.

Aircraft, using if necessary defined alternate aerodromes must keep strictly to the scheme of corridors. / The scheme is attached. / Flights outside the air corridors are not permitted.

Point Grobo is indicated relatively, as it stands on agreed international airway. Aircraft may fly to Ventspils from any other point.

After receiving clearance to proceed across the state border, the aircraft follows to the route indicated above, and keeps in radio contact with Riga ACC from which it will receive necessary flight instructions.

After passing Velikiye Luki aircraft shall contact with Moscow ACC and must require clearance for entry in Moscow ACC. Having obtained the clearance aircraft shall follow the route, maintaining permanent connection with ACC. After passing above Riga, aircraft may operate with ACC on very high frequency 119,7 mc/s.

Procedures for inbound and outbound traffic in Moscow TMA as well as flights operating within airspace of Moscow TMA are indicated according to Flight procedures on page of this Aerodrome and Radionavigation Information Guide.

On the flight route the aircraft shall keep in contact and communicate:

with Riga Area Control Centre /ACC/

1. Passage over state border of the USSR
2. Passage over NDB Ventspils
3. Passage over NDB Sigulda
4. Passage over NDB Karasava
5. Passage over point Velikiye Luki

with Riga Aerodrome ATC Service

1. Entry in Riga TMA /radius 50 km/
2. Passage over Riga
3. Departure from Riga TMA / 50 km from Riga/

with Velikiye Luki Aerodrome ATC Service

1. Entry in Velikiye Luki TMA /radius 50 km/
2. Passage over Velikiye Luki
3. Departure from Velikiye Luki TMA

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

В Московский ЦА.

1. Выход в Московский ЦА.
2. Пролет траверза Нелидово.
3. Пролет траверза Ржев.

В передовых донесениях должно быть
указано: путевая скорость, время прибытия пункта
донесения, высота полета в расчетное время
прибытия на передовые донесения пункты донесения.
В донесениях указывается время московском
/MSK+MT+3 часа/.

with Moscow ACC

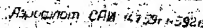
1. Entry in Moscow ACC
2. Passage over abeam Melidovo
3. Passage over abeam Rжев

Aircraft shall report: its speed, time
of passage over reporting points, the
flight levels and estimated time of arrival
over reporting point lying ahead.
Time given in all the reports is Moscow.
/ MSK+ GMT + 3 hours/.

CONFIDENTIAL

25X1

22



CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

ПОЛЕТЫ В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ

APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES - MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA

Установлены следующие правила полетов в московской воздушной зоне:

1. Для поршневых самолетов.

1.1. Самолеты, летящие с направления Вильнюс или Великий Луг, подходят к границе московской воздушной зоны на заданных диспетчерской службой эшелонах.

Самолеты могут входить в московскую воздушную зону только с разрешения диспетчерской службы Внуково. После получения такого разрешения самолет следует на заданном эшелоне, но не ниже 1200 метров и не выше 2400 метров на ОПС Климентьево, на высоте 1800 метров на ОПС Внуково, далее - на привидную радиостанцию Внуково.

1.1.1. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать самолетам указание от ОПС Ивано-Вознесенское следовать прямо на привидную радиостанцию Внуково.

1.1.2. Самолеты, летящие с направления Киев, после пролета ОПС Киев следуют на ОПС Серпухов /5455 м/ А1, "В" 415 м, только на высоте 1200 метров или 1800 метров. После пролета ОПС Серпухов самолет следует прямо на аэродром Внуково.

1.1.2.1. В отдельных случаях по указанию диспетчерской службы Внуково самолеты могут быть направлены от ОПС Киев на ОПС Климентьево и далее, как указано в параграфе 1.1.

1.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Вильнюс или Великий Луг, следуют на высоте 700 метров через ОПС Опалиха на ОПС Ивано-Вознесенское. После пролета ОПС Ивано-Вознесенское самолеты должны, не изменяя высоту и курс, пролететь 20 километров пути, после чего следовать на ОПС Остаево и сразу привидную радиостанцию Остаево самолет должен передать строго на эшелонах 500 метров или 1500 метров. После пролета ОПС Остаево самолет, летящий в направлении Великий Луг, следует до меридиана 33°54' В и на заданном эшелоне, но не выше 1500 метров. Самолеты, летящие в направлении Вильнюс, следуют на заданных эшелонах.

1.2.1. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать указание самолетам следовать из Внуково прямо на ОПС Ивано-Вознесенское. В этом случае, после пролета ОПС Ивано-Вознесенское самолет продолжает с прежним курсом и высотой в течение одной минуты, после чего самолет следует на ОПС Остаево с набором эшелона 500 метров или 1500 метров.

1.2.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Киев, следуют по прямой на ОПС Черная Грыза с набором высоты не выше 500 метров. После пролета ОПС Черная Грыза самолет по указанию ДА следует по воздушной трассе с набором заданных эшелонов.

2. Для реактивных и турбовинтовых самолетов.

2.1. Самолеты, летящие с направления Вильнюс или Великий Луг, после пролета ОПС Витебск или ОПС Великий Луг следуют на заданных эшелонах на пункт Вейла /5550 м/ А1. После пролета пункта Вейла самолет следует со снижением с расчетом прибытия на ОПС Климентьево на эшелоне не выше 8000 метров. Далее, продолжая снижение, самолет следует на ОПС Ивано-Вознесенское до высоты не ниже 5000 метров, на которой и выходит на аэродром Внуково.

Following new approach and departure procedures are established within Moscow Terminal Control Area:

1. For piston aircraft.

1.1. Aircraft operating inbound flights to Moscow from the directions of Vilnius or Velikiye Lugi shall normally approach the boundary of Moscow TMA at flight levels prescribed by the ACC.

Aircraft may enter Moscow TMA only with clearance of Ymukovo ATC. Having obtained the clearance an aircraft shall head for Klimentsyevsk NDB at a prescribed altitude but with the lower limit 1800 m and the upper limit 2400 m then without changing the altitude aircraft shall head for Ivanovskoye NDB with the following turn first to Opalkha, then - to enter locator of Ymukovo a/d.

1.1.1. In some cases aircraft may be instructed by Ymukovo ATC to route traffic from Ivanovskoye NDB direct to Ymukovo LO.

1.1.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Kiev after passing Ymukovsk NDB shall head for Serpukhovsk NDB /5455M 3733Z/ En A1, "В" 415 m only at one of the following altitudes: either 1200 m or 1800 m. On passing Serpukhovsk NDB aircraft shall head straight for Ymukovo aerodrome.

1.1.2.1. In some cases aircraft may be instructed by Ymukovo ATC to route traffic from Ymukovsk NDB to Klimentsyevsk NDB and further as indicated in para 1.1.

1.2. Aircraft departing from Moscow/Ymukovo airport in the direction of Vilnius or Velikiye Lugi shall normally head for Opalkha NDB at an altitude of 700 m with the following turn to Ivanovskoye NDB at the same altitude. On passing Ivanovskoye NDB the former heading and altitude shall be maintained at a distance of 20 km then aircraft shall climb to 500 or 1500 m heading for Ostashevsk NDB. The last 20 km portion of the interval between Ivanovskoye and Ostashevsk NDB aircraft shall fly precisely at either of the altitudes 500 or 1500 m. After passage over Ostashevsk NDB aircraft flying in the direction of Velikiye Lugi shall proceed to the meridian of 33°54' E at prescribed levels with the upper limit, however, of 1500m. Aircraft flying in the direction of Vilnius shall fly on the relative airway at prescribed levels.

1.2.1. In certain cases aircraft may be instructed to route traffic from Ymukovo direct to Ivanovskoye NDB. Then on passing Ivanovskoye NDB aircraft shall maintain the former heading and altitude during 1 minute with the following turn to Ostashevsk NDB climbing to either of the altitudes 500 or 1500 m.

1.2.2. Aircraft departing from Moscow/Ymukovo aerodrome in the direction of Kiev shall head for Chernaya Gryza NDB climbing to an altitude not higher than 500 m. After passage over Chernaya Gryza NDB aircraft shall proceed as instructed by ACC on the relative airway climbing to prescribed levels.

2. For jet and turbo-prop aircraft.

2.1. Aircraft operating inbound flights to Moscow from the directions of Vilnius or Velikiye Lugi after passage over Vitebsk NDB or Velikiye Lugi NDB shall head for the point Вейла /5550M 3733Z/ at prescribed levels. After passage over Вейла aircraft shall descend so that they might reach Klimentsyevsk NDB at a level not higher than 8000m. After that

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

2.1.1. В отдельных случаях по указанию диспетчерской службы Внуковского аэродрома могут изменяться пределы полета самолетов со стороны аэродрома Внуково.

2.1.2. Самолеты, летящие с направления Юго-запад, через ОПС Рязань и ОПС Пенза следуют на заданный диспетчерской службой аэродрома Внуково. После пролета ОПС Рязань самолет должен следовать по указанию диспетчерской службы аэродрома Внуково. Пролет транзитом через Рязань должен производиться только на высоте 6000 метров.

2.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Восток или Юго-восток, должны лететь на высоте не ниже 4000 метров и с набором высоты следовать на ОПС Ивановское на высоте не ниже 5000 метров. После пролета транзитом аэродрома Кузнецкого самолет должен следовать с набором заданной высоты на ОПС Ивановское с расчетом захода на высоту 5000 метров. Пролет транзитом аэродрома Кузнецкого должен производиться только на высоте 6000 метров.

2.2.1. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Юго-запад, летят на высоте 3000 метров или 4000 метров с набором заданной высоты с расчетом прохождения ОПС Черного Рязань на высоте только 7000 метров, а ОПС Пенза на заданной высоте.

3. Общие указания:

3.1. В случаях, когда экипаж самолета, выходящий из московской зоны, не может достичь заданного эшелона /высоты/ для пролета назначенной ОПС или рубежа в указанное время, он обязан немедленно доложить об этом диспетчерской службе, управляющей движением самолета, и действовать по ее указаниям.

3.2. Если по каким-либо причинам на аэродроме Внуково невозможно произвести посадку, то необходимо уйти на эшелон по указанию диспетчерской службы аэродрома Внуково на запасный аэродром Рязань через контрольные пункты: Внуково, ОПС Черная Грязь 5458 С 3647 и Рязань.

Полет из Рязани во Внуково производится на заданном эшелоне до Рязани через контрольные пункты: Рязань, ОПС Пенза, ОПС Черный Рязань 5455 С 3723 и далее по прямой на Внуково.

3.3. Переход барометрического высотомера на величину фактического давления на уровне аэродрома производится с получением команды от руководителя полетов заходить на высоту с заданного эшелона зоны ожидания и с началом маневра при пролете облачности с прямой. При входе и выходе из московской воздушной зоны установленные высоты отсчитываются по высотомеру, барометрическая шкала которого установлена на стандартное давление 760 мм ртутного столба.

Переходной высотой для перестановки шкалы высотомера с атмосферного давления аэродрома на стандартное давление 760 мм ртутного столба является высота 400 метров над уровнем аэродрома.

Высота 400 метров является минимальной безопасной истинной высотой при полетах по приборам в московской воздушной зоне.

Учт. схему полетов в московской воздушной зоне.

2.1.1. In some cases Yushkov ATO may instruct the aircraft to route traffic from Yushkov NDB direct to Yushkov aerodrome on descending.

2.1.2. Aircraft operating inbound flights to Moscow/Yushkov from the direction of Kiev shall pass Bryansk NDB and Yushkov NDB at prescribed levels. On passing Yushkov NDB aircraft shall descend in the direction of Yushkov aerodrome, ahead Chernaya Gryaz NDB being passed at an altitude of 6000 m only.

2.2. Aircraft departing from Moscow/Yushkov in the direction of Vladimir or Velikiye Turi shall leave a/d at an altitude not lower than 4000 metres and shall proceed climbing to Ivanovskoye NDB, ahead Yubinka a/d being passed at an altitude not lower than 5000 metres. On passing ahead Yubinka a/d aircraft shall climb to reach a prescribed level so that they might be over Trostyanoskiy lake /5558 MSL/ at an altitude 6000 m. After /5558 MSL/ at an altitude 6000 m aircraft shall proceed climbing with the heading for Ostashevo with the following turn to the point Byelyi, the latter being passed at a prescribed level.

2.2.1. Aircraft departing from Moscow/Yushkov a/d in the direction of Kiev shall head for Chernaya Gryaz at altitudes 3000 or 4000 m so that they might reach Chernaya Gryaz NDB at an altitude of 7000 m only and Yushkov NDB at a prescribed level.

3. Special instructions

3.1. When an aircraft outgoing from Moscow Terminal Control Area fails to reach a prescribed level / altitude / over a certain NDB or a section limit the crew is obliged to report to an ATO unit providing control to the flight and comply with its instructions.

3.2. If for some reasons aircraft cannot land in Yushkov it shall proceed on at a level prescribed by ATO to the alternative a/d Rязань passing the following reporting points: Yushkov, Chernaya Gryaz NDB 5458 S 3647, Penza NDB 5421 S 3616 and directly to Rязань. The flight from Rязань to Yushkov is performed at a level prescribed by Rязань ATO over the following reporting points: Rязань, Yushkov NDB, Serpukhov NDB 5455 S 3723 and direct to Yushkov.

3.3. The change in altimeter setting from the standard setting to the current QFE value is made at the time an approach clearance is obtained from the controller of ATO. When entering into or departing from Moscow TMA levels / altitudes / are calculated by altimeter setting to Standard Atmosphere /K=760 mm of mercury column. Transition altitude for changing altimeter setting from atmospheric pressure at the a/d elevation to Standard Atmosphere is the altitude 400 metres above aerodrome level. The altitude 400 m is a minimum safe true altitude for flights in Moscow TMA.

See chart of Holding procedures in Moscow TMA.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

В В У К О В О
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
В В У К О В О
BRIEF DESCRIPTION AND FLIGHT RULES

1. Описание аэродрома

1.1. Аэродром Вуково расположен в 25 км юго-западнее центра г. Москвы. Характерным элементом является шоссе Москва-Нарофоминск, которое проходит юго-восточнее аэродрома в непосредственной близости к нему.

1.2. Координаты аэродрома: $55^{\circ}35'55''$ с. $37^{\circ}16'48''$ в.

1.3. Высота над уровнем моря - 208 м.

1.4. Магнитное склонение - 8° .

1.5. В районе аэродрома имеются следующие препятствия:

1. Аэровокзал на расстоянии 1000 м, азимут 40° , высота 25 м.

2. Кирпичная труба на расстоянии 2000 м, азимут 40° , высота 30 м.

3. Кирпичные трубы на расстоянии 8 км, азимут 5° , высота до 30 м.

4. Здание МТУ на расстоянии 20 км, азимут 56° , высота 237 м.

5. Радиомачта на расстоянии 3,5 км, азимут 295° , высота 40 м.

6. Радиомачта на расстоянии 16 км, азимут 262° , высота 110 м.

7. Кирпичная труба на расстоянии 14 км, азимут 250° , высота 40 м.

8. Ангар в западной части аэродрома высотой 15 м.

9. Здание диспетчера посадки 200 метров южнее ВПП $242/62$, высота 10 м.

Высота препятствий указана относительно аэродрома, а расстояние там, где не оговорено, от центра аэродрома.

1.6. На аэродроме имеются две бетонированные взлетно-посадочные полосы /ВПП/.

1. ВПП № 1 3000 x 80 м с МК посадки - $62-242^{\circ}$; подходы в направлении посадки с МК - 62° - открыты, с МК посадки 242° ограничены лесом высотой до 12 м.

2. ВПП № 2 3050 x 60 м с МК посадки - $16-196^{\circ}$; подходы в направлении обеих курсов посадки открыты.

2. Радио и светотехническое оборудование

На аэродроме имеются следующие радиотехнические средства:

2.1. Четыре системы ОСП и СП-50 для пробивания облачности в заходах самолетов на посадку с посадочными курсами 242° , 62° , 16° и 196° .

2. Описание аэродрома

2.1. Vnukovo aerodrome is situated at 25 km from and S.W. of the center of Moscow city. The highway Moscow-Narodominsk which is running south-eastward of the aerodrome is in immediate proximity to it, i.e. the most distinctive line for orientation.

2.2. Position: lat. $55^{\circ}35'55''$ N Long. $37^{\circ}16'48''$ E.

2.3. Elevation - 208 m.

2.4. Variation - 8° .

2.5. There are the following obstructions in the vicinity of the aerodrome:

1. Terminal building, distance 1000m, azimuth 40° , height 25m.

2. Chimney, distance 2000m, azimuth 40° , height 30m.

3. Chimneys, distance 8 km, azimuth 5° , height up to 30m.

4. University building, distance 20 km, azimuth 56° , height 237m.

5. Radio masts, distance 3.5 km, azimuth 295° , height 40m.

6. Radio masts, distance 16 km, azimuth 262° , height 110m.

7. Chimney, distance 14 km, azimuth 250° , height 40m.

8. Hangar in the western part of the aerodrome, height 15m.

9. Office building of an operator for landing, 800m southward of WPT $242/62$, height 10m.

Note: Heights are given above aerodrome level and distances are given, unless otherwise indicated, from the center of the aerodrome/See the position of the aerodrome/.

2.6. There are 2 concrete Runways at the aerodrome.

1. Runway # 1. Dimensions 3000x80 m. The course of landing $62-242^{\circ}$. Approaches on a heading of landing 62° are clear of obstruction and on a heading of landing 242° are hindered with a wood, height up to 12m.

2. Runway # 2. Dimensions 3050x60 m. The course of landing $16-196^{\circ}$. Approaches from both directions are clear.

3. RADIO AND LIGHTING FACILITIES

There are the following radio facilities at the aerodrome:

3.1. Four system of OPR and SP-50 to break clouds and land the following headings 242° , 62° , 16° , 196° .

ASPODONT CAA 15.10.58p 50453

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

- 2.2. Радионавигационная система посадки /РСП-4/ для вылета самолетов на посадку с посадочным курсом 242° , 62° , 16° и 196° , а также для радионавигационной системы самолетов с нижнего этажа до посадки.
- 2.3. РВ радионавигационная, расположенная в 1,5 км от начала РИП № 1 с МЧУ-4, обеспечивает самолетов посадкам, прохождение облаков и обходом препятствий, используется для этого обхода препятствий Белые Дуги и боковые радиостанции других пунктов.
- 2.4. УВВ радионавигационная обеспечивает контроль за расположением самолета в зоне АЭС и на основании.
- 2.5. УВВ радиостанция, установленная для руководства полетами самолетов в Московской зоне, при посадке в посадке.
- 2.6. КВ радиостанция для руководства движением рулежки самолетов на аэродроме и как резерв при отказе на самолете УВВ радиостанция.
- 2.7. Кодовые сигналы красного цвета, расположенные около белых приводных радиостанций с посадочным курсом 242° и 196° , а также заградительные огни на всех высотах препятствиях.
- 2.8. Дальние приводные радиостанции работают на одинаковых частотах, но с различными позывными для каждого направления посадки /включается одна из радиостанций в зависимости от курса посадки/.
- 2.9. С посадочным курсом 242° установлена система импульсных огней. Огни расположены в полосе подхода по оси РИП через 50 метров. Включаются, когда видимость на аэродроме менее 4 км. С огней по курсу имеются огни подсветки, замещающие прожектор, установленный в 300 м до порога РИП и 200 м вдоль РИП по основным границам бетонированной полосы.

3. Район аэродрома

- 3.1. При полете по прямоугольному маршруту экипажи должны проводить максимальную осмотрительность, т.е. в районе аэродрома расположены другие аэродромы, на которых могут производиться полеты.
- 3.2. В 20 км юго-западнее и 10 км северо-восточнее аэродрома расположены запретные зоны, полеты в которых категорически запрещены на всех высотах.
- 3.3. Для ожидания очереди на посадку устанавливаются очереди зоны ожидания, которые привязаны к дальним приводным радиостанциям каждого курса посадки.

Зона ожидания № 1 с РИП-4 - 242°
 Зона ожидания № 2 с РИП-4 - 62°
 Зона ожидания № 3 с РИП-4 - 196°
 Зона ожидания № 4 с РИП-4 - 16°

Одновременно используется одна из указанных выше зон ожидания в соответствии с посадочным курсом. Полеты в зонах ожидания № 1, 2, 3 выполняются по дугам "малой коробки", а в зоне № 4 - по прямой "малой коробки".

- 2.2. Radar system of landing/RSP-4/ to direct aircraft to landing on the following headings: 242° , 62° , 16° , 196° and to control flights from the lowest available flight level up to landing.
- 2.3. RHF station, located at 1.5 km from the Runway 68, to give bearings, help with cloud breaking over the aerodrome and communicate the positions of aircraft in the western direction at the aircraft, using a lateral RHF station at the Lixiya Lakt and other RHF stations at other points.
- 2.4. VHF stations to control the position of aircraft in the zone of Moscow aerodrome control service and to identify them.
- 2.5. VHF radio stations to control flights in Moscow Terminal Area during approach and landing.
- 2.6. HF radio stations to control the movement of taxiing aircraft at the aerodrome and as a reserve station in case of failure of an air-traffic RHF radio station.
- 2.7. Identical fixation red light beacons located near the inner locators on headings of landing 242° , 196° and obstruction lights of all high obstructions as well.
- 2.8. Outer locators which have the common frequency but different doll signs for each direction of landing/ one of the radio stations is switched on according to the heading of landing/.
- 2.9. System of flash lights is installed on a heading of landing 242° . The lights are located in the approach area at the extension of the center line of Runway at 50m intervals. They are switched on when the visibility at the aerodrome is less than 4 km. On the same heading there are special lights instead of flood lights. They are installed at 300m from the threshold of Runway and 200m along the both sides of concrete Runway.

3. AIRPORT'S AREA

- 3.1. While flying according to the rectangular route the crews of aircraft should be at most careful as there are some other aerodromes in the area at which flights can be operated.
- 3.2. There are prohibited areas at 20 km S-W of and 10 km E-W of the aerodrome. In these areas flights are prohibited at all altitudes.
- 3.3. For the sequence of landing there established 4 holding areas of the looker of each direction of landing.
- Holding area № 1, the track of landing - 242° m
 Holding area № 2, the track of landing - 62° m
 Holding area № 3, the track of landing - 196° m
 Holding area № 4, the track of landing - 16° m

Аэропорт 15.10.59г. М-59453

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

В зонах ожидания
№ 1, 2, 3, 4
Holding pattern
for № 1, 2, 3, 4



В зоне ожидания
№ 5
Holding pattern
for № 5



ОСОБЫЕ УКАЗАНИЯ: Пользоваться зонами ожидания № 3 для реактивных и турбовинтовых самолетов при полетах на аэродроме Кудинка с № 1, 2, 3, 4 - запрещается.

3.3. В зонах ожидания самолеты эволюционируют до высоты черес 300м, на высотах выше 6000м черес 1000м по барометрическому высотомеру, далее держатся по прибору с точностью на давление 760 мм ртутного столба. При выходе на предельно реактивного самолета, для выхода из зоны ожидания должны быть свободными.

3.5. Производство полетов в сложных метеорологических условиях в ночное время разрешается при следующих минимальных погодных:

3.5.1. Для поршневых самолетов:

1. Минимум № 1 - полет в посадке - высота облаков 50м, горизонтальная видимость 500м.

2. Минимум № 2 днем - полет в посадке - высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.

ночью - посадка - высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500м.

3. Минимум № 3 - полет в посадке - высота облаков 30м, горизонтальная видимость 300м, установленная для специально отрегулированных экипажей по прибору минимумы в приоблетной работе систем РСП-4 и СП-50.

3.5.2. Для реактивных самолетов:

1. Взлет - днем высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м;

ночью высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.

2. Посадка - днем высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500м;

ночью высота облаков 150м, горизонтальная видимость 2000м.

3. Полет в районе аэродрома

4.1. Полет в визуальных условиях.

4.1.1. Заход на посадку в визуальных условиях производится по прямоугольному маршруту на высоте 300м для поршневых самолетов и 400м для реактивных самолетов.

Only one of the holding areas can be used at a time according to the heading of landing.

Flights in the holding areas № 1, 2, 3, 4 are conducted according to the left small rectangular route and in the area № 5 according to the right small rectangular route.

Special instructions: The use of the holding area № 3 is prohibited for jet and turboprop aircraft flying at the aerodrome of Kudinok on a heading of landing 225°M.

3.4. Minimum vertical separation in the holding areas is 300m. At altitudes higher than 6000m the separation is 1000m of pressure type altimeter set to 760 mm of mercury column. For the approach-to-land of jet aircraft two of the low est flight levels of the holding area should be clear.

3.5. IFR flights may be authorized under the following weather minima:

3.5.1. For piston aircraft:

1. Minimum № 1 for take-offs and landings - cloud ceiling 50m, horizontal visibility 500m.

2. Minimum № 2 for take-offs and landings - cloud ceiling 100m, horizontal visibility 1000m - by day; at night - landing - cloud ceiling 150m horizontal visibility 1500m.

3. Minimum for take-offs and landings - cloud ceiling 30m and horizontal visibility 300m. This minimum is established for the crews specially trained for this minimum and only when the systems of RSP-4 and SP-50 are in operation.

3.5.2. For jet aircraft:

1. Take-off - by day: cloud ceiling 100m, horizontal visibility 1000m; at night: cloud ceiling 100m horizontal visibility 1000m.

2. Landing - by day: cloud ceiling 150m, horizontal visibility 1500m; at night: cloud ceiling 150m, horizontal visibility 2000m.

4. FLIGHTS IN AIRPORT'S AREA

4.1. VFR flights.

4.1.1. Approach-to-land in visual conditions is conducted according to the rectangular route at

AERODROME CAN 15.10.50m № 59454

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

При посадке с МК 242°, 240° и 160° с левым разворотом, с МК 106° с правым разворотом.
Высота определяется по таблице для аэродромов.

4.2. Полеты в сложных метеословных и ночных.

4.2.1. Самолеты садятся на аэродром через ОПС Климентьево и Серпухов, после пролета указанных ОПС устанавливается связь с КДП Внуково и по получении от него указания о порядке подхода к аэродрому.

ОСОБЫЕ УКАЗАНИЯ 1. Самолетам, садящимся через ОПС Климентьево и Серпухов по указанию захода в зону крутого обхода, строго выдерживать установленный режим полета, не допускать снижения полета на прямую от указанных ОПС на КДП Внуково для всех типов самолетов.

2. При отсутствии полетов на аэродроме Кухинка реактивные и турбопропеллерные самолеты, по указанию диспетчерской службы Внуково, от ОПС Климентьево могут следовать со снижением по прямой на КДП Внуково.

3. При отсутствии на аэродроме Кухинка полетов с МК 225° реактивные самолеты по указанию диспетчерской службы Внуково могут следовать с прямой разбегания Ивановское по прямой на КДП Внуково за радиальными секторами, но не ниже 1200м и не выше 2400м.

4.3. Подход самолетов к аэродрому и заход на посадку.

4.3.1. Для ночных полетов.

1. Подход к аэродрому осуществляется по специально установленным коридорам Московской Зональной зоны на заданных диспетчерской службой Внуково секторах на КДП. Вход в зону ожидания с каждого направления, согласно указаниям схем. Полет в зоне ожидания осуществляется в соответствии с п.3.3, время полета от окончания первого разворота до начала второго - 45 сек, третий разворот выполняется при КУР 240°-120°, четвертый разворот при КУР 285°-75° по КДП.

2. Заход на посадку производится по прямой левому или правому прямоугольному маршруту. Скорость полета по прямоугольному маршруту выдерживается согласно типу самолета. Время между окончанием первого разворота и началом второго 45 сек. Третий разворот при КУР 240°-120°, четвертый разворот при КУР 285°-75°. Снижение производится с последним курсом с расчетом пролета КДП на высоте 200м, БПМ - 50м.

Повторный заход осуществляется с набором по прямой высоте 300м и с последующим вертикальным построением на высоте захода на посадку.

3. Командир корабля, требующий немедленную посадку, для диспетчерского выхода из зоны ожидания докладывает об этом диспетчеру посадки. При даче сигнала разрешения на вынужденный выход из зоны ожидания диспетчер обязан сообщить ему высоту нижнего яруса, до которой он должен снижаться.

300м QFE for piston aircraft and 400м QFE for jet aircraft.

Landings on headings 242°M, 240°M, 160°M are conducted with turn left and on a heading of 196°M with turn right.

4.2. IFR flights:

4.2.1. When flying to the aerodrome over Klimontyev NDB and Serpukhov NDB aircraft should contact with Vnukovo TWR after passage over those NDBs and receive from the TWR the instructions about the approach procedure to Vnukovo Special instructions: 1. For the avoidance of flying into the zone of other aerodromes, all aircrafts flying over Klimontyev NDB and Serpukhov NDB should strictly adhere to the established procedure of flight without cutting off the route by all aircraft from the above mentioned NDBs to Vnukovo NDB.

2. When there are no flights at Kuchinka aerodrome, jet and turboprop aircrafts may straight descend by the instructions of Vnukovo ATC service from Klimontyev NDB to Vnukovo LOM.

3. When there are no flights on a heading 225°M at Kuchinka aerodrome, piston aircraft may by the instructions of Vnukovo ATC service fly straight from Ivanovskoye NDB to Vnukovo LOM at the assigned levels, but not lower than 1200m and not higher than 2400m.

4.3. Approach and landing at the aerodrome

4.3.1. For piston aircraft.

1. Approach to Vnukovo LOM is conducted through specially established corridors in Moscow TMA at flight levels assigned by Vnukovo ATC service. Entry into the holding area from each direction is made according to the existing charts. Flight in the holding area is conducted as it is outlined in 4.3.3. The time of flight on cross-wind leg is 45 sec. The time of flight on base leg is performed when the course angle to LOM is 240°M-120°M. The turn on to final is performed when the course angle to LOM is 285°M-75°M.

2. Landing is conducted according to the left or right small rectangular route. When flying the rectangular route, speed is kept according to the type of aircraft. The time of flight on cross-wind leg is 45 sec. When ahead of LOM, aircraft should be at 300m QFE. The turn on to base leg is performed when the course angle to LOM is 240°M-120°M. The turn on to final is performed when the course angle to LOM is 285°M-75°M. Descending is conducted on the heading of landing as is to pass over LOM at 200m QFE and over LOM at 60m QFE. Missed approach is conducted by climbing straight to 300m QFE and then by performing the same manoeuvres as for the phase of landing.

: AERODROM CAN 15.10.59: 59455

CONFIDENTIAL

~~CONFIDENTIAL~~

3. For the extraordinary leaving of the holding area the commander-in-chief who is asking for emergency landing should report about it to the landing operator. While giving the clearance for the extraordinary leaving of the holding area to the crew the operator should advise the altitude of the lowest flight level to which the aircraft should descend. On receiving the clearance the commander-in-chief continues to fly at the assigned level on the holding pattern up to the moment of passing IOM when the flight is conducted on the heading of landing during one minute without descending and then on the same heading the aircraft descends at a rate of 4 m.p.s. at the rate of 1500 ft. After joining the holding pattern the aircraft descends to the lowest level, makes contact by the permission of the landing operator of RSP-400/RSZ receives conditions of landing and makes landing.

4.3.2. ЛДВ

- [illegible]

Б. Порядок отхода самолетов
от аэропорта

- 5.1. Для поршневых самолетов.
5.1.1. После вылета самолета с любым курсом экипаж набирал высоту 200 м по прямой. Высота барометри-

4.3.2. For 1st aircraft.

1. For jet aircraft.
2. Approach of jet aircraft to the aerodrome
a. Approach starts at 4000-5000m of pressure type
altimeter set at 1000m of pressure column.
b. For the sake of reducing the time for
cloud break and landing providing that the aircraft
with limited endurance is to use the
approach area entering into the rectangular
route with the help of radar and other facilities
or a straight-in-landing are provided
for all inbound aircraft by the shortest
way disregarding any direction of
flight.
3. Cloud break and approach-to-land are conducted
by means of the left rectangular route.
Landing on a track of landing 196°W is conducted
by means of the right rectangular
route. After passing LOM, aircraft depends
on headings of landing 248°W and 196°W during
climb rates but on headings 62°W and
16°W during 4.5 minutes to 2000m then while
descending aircraft turns left or right at
100° strictly adhering to the procedure of
descending speed 500m/s.p.h. angle of roll
20° rate of descent 1000 p.p.h. On completion
of the turn the altitude should be 1200m/ground
level. By the permission of the commander-in-chief
makes contact with SGR/Starling Commanding Point/ receives conditions
of landing, set an altimeter to the pressure
of the aerodrome and continues to fly the
rectangular route. Passing ahead of LOM is
at 400m, speed 300-499m/s.p.h. Then the
course angle LOM is 240°W-180°W the turn
on to base log is made with heading 20°.
Then the course angle to LOM is 180°W-70°W

AAPOZUOT CAN 15.10.59 # 59456

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

Надворе выдвигается на давление 760 мм по показаниям высоты 400 м.

5.1.2. При вылете с МК - 242° и МК - 196°:

1. Для вылета на ОПС Черная Грива самолет удерживается на МК - 196° и следует на ОПС согласно правилам полета в Московской Воздушной Зоне.
2. Для вылета на ОПС Осташево при вылете с МК - 242° прямой разворотом самолет удерживается на ОПС Осташево. При вылете с МК - 196° после набора 200 м с прямой разворотом под 90° следует 1,5 км, после чего следует на ОПС Осташево и далее согласно правилам полета в Московской Воздушной Зоне.

Особые указания: При отработке полетов на аэродроме Кубинка с МК - 225° самолеты, следующие на ОПС Осташево, с Вуково на высоте 700 м делают поворот продолжая с прежним курсом без изменения высоты в течение одной минуты, затем делается разворот на правую радиостанцию Осташево с набором скорости 900 м или 1500 м.

5.1.3. При вылете с МК - 66° и 16°:

1. Для вылета на ОПС Черная Грива при вылете с МК - 66° после набора по прямой высоте 200 м самолет прямым разворотом удерживается на МК - 196°, при вылете с МК - 16° после набора 200 м, экипаж разворачивает самолет прямо на 90° и следует одну минуту на этой высоте, после чего прямой разворотом самолет удерживается на МК - 196° и следует на ОПС Черная Грива, согласно правилам полета в Московской Воздушной Зоне.

2. Вылет на ОПС Осташево производится левым разворотом на ОПС Осташево или Ивановское и далее согласно правилам полета в Московской Воздушной Зоне.

5.1.4. Самолеты, производящие полеты в Московской Воздушной Зоне СИРОГО выполняют правила полета в этой зоне с учетом указаний диспетчерской службы.

5.2. Для реактивных самолетов.

5.2.1. После взлета с любым курсом экипаж настраивает по прямой 200 м. Показ барометрического высотомера устанавливается на давление 760 мм при достижении высоты 400 м.

5.2.2. При вылете с МК - 242° и 196°:

1. Для вылета на ОПС Черная Грива набор заданного эшелона производится при полете на ОПС Черная Грива с Вуково, согласно правилам полета в Московской Воздушной Зоне.
2. Для вылета на ОПС Осташево, экипаж после набора высоты 200 м доходит на МК - 196° и набирает высоту 2000 м, затем самолет с левым разворотом, продолжая набор высоты, следует на ОПС Ивановское, имперская высота полета согласно правилам полета в Московской Воздушной Зоне.

The turn on to final is made at 400m QFE. Descending on the heading of landings is made so as to pass over LOW at 200m QFE and over LIM at 60m QFE.

4. Missed approach is conducted by climbing straight to 400m and then the same approach-to-land route.

5. DEPARTURE PROCEDURE

5.1. For piston aircraft.

5.1.1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set an altimeter to 760mm mercury column.

5.1.2. For take-off on headings 242° and 196°:

1. To pass over Chernaya Gryba NDB-take the given track 196° and fly to the NDB according to the flight rules in Moscow TMA.

2. To pass over Ostashovo NDB-if the course of take-off is 242°, turn right and head for Opalitha NDB. If the course of take-off is 196°, climb to 200m, turn right at 90° and fly for 1.5 minutes and then fly to Ostashovo NDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

Special instructions: When there are no flight on a heading 225° at Kubinka aerodrome, aircraft flying to Ostashovo NDB should fly from Vukovo to Ivanovskoe NDB at 700m. After the passage of Ivanovskoe NDB fly on the same heading at the same level during one minute then turn to Ostashovo NDB with climb to a level 900m or 1500m.

5.1.3. For take-off on headings 66° and 16°:

1. To pass over Chernaya Gryba-if the course of take-off is 66°, climb straight to 200m, turn right and take the heading 196°. If the course of take-off is 16°, climb to 200m, turn right at 90°, fly for one minute at the altitude then turn right, take the heading 196° and fly to Chernaya Gryba according to the flight rules in Moscow TMA.

2. To pass over Ostashovo NDB-turn left to Opalitha NDB or Ivanovskoe NDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

5.1.4. While flying in Moscow TMA, aircraft must strictly adhere to the flight rules in the area with due regard to the instructions of Vukovo ATC service.

5.2. For jet aircraft.

5.2.1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set a pressure type altimeter to 760mm of mercury column.

5.2.2. Take-off on headings 242° and 196°:

1. To pass over Chernaya Gryba NDB while flying from Vukovo to Chernaya Gryba NDB climb to the assigned flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

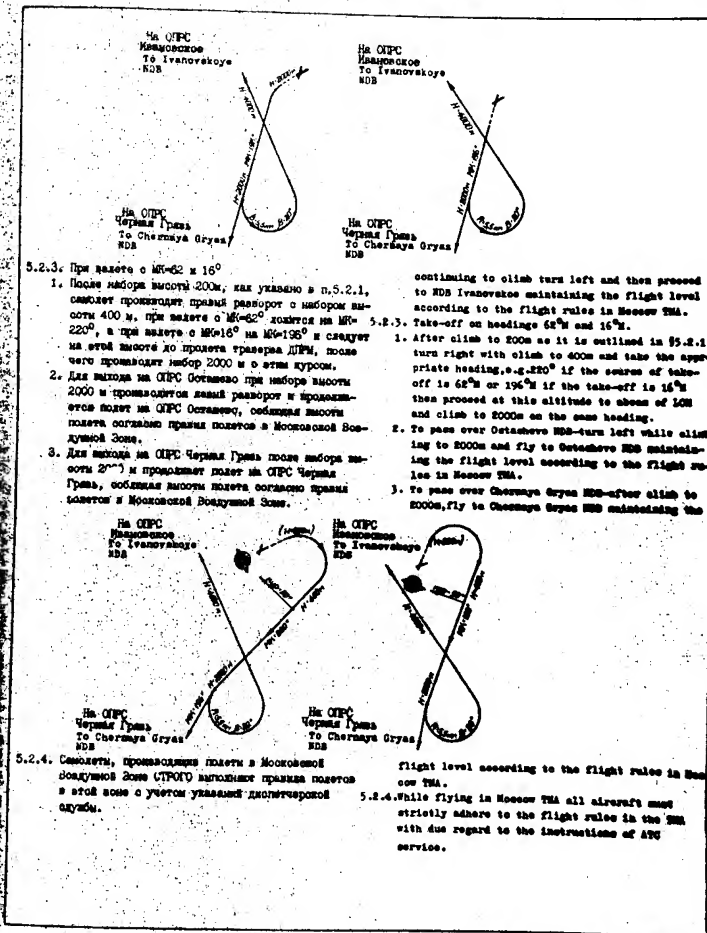
2. To pass over Ostashovo NDB-after climb to 200m, take the heading 196°, climb to 2000m and while

APPROXIM CAN 15.10.59r B 09457

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL



ASFORBUT CAN 15.10.50- в 50400

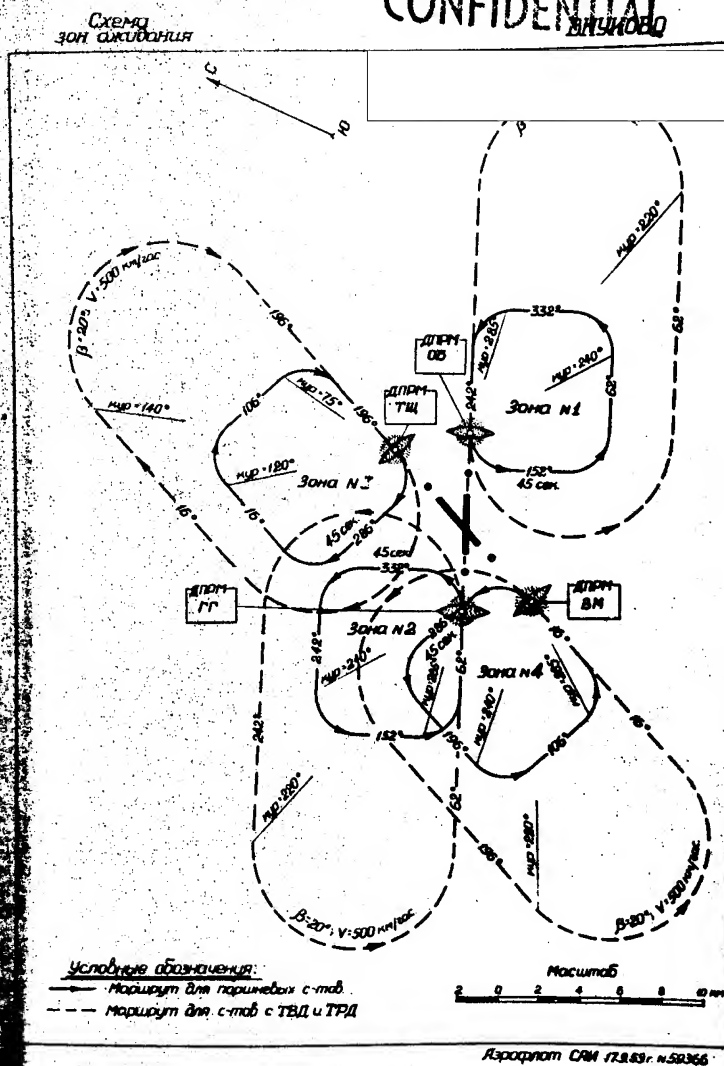
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



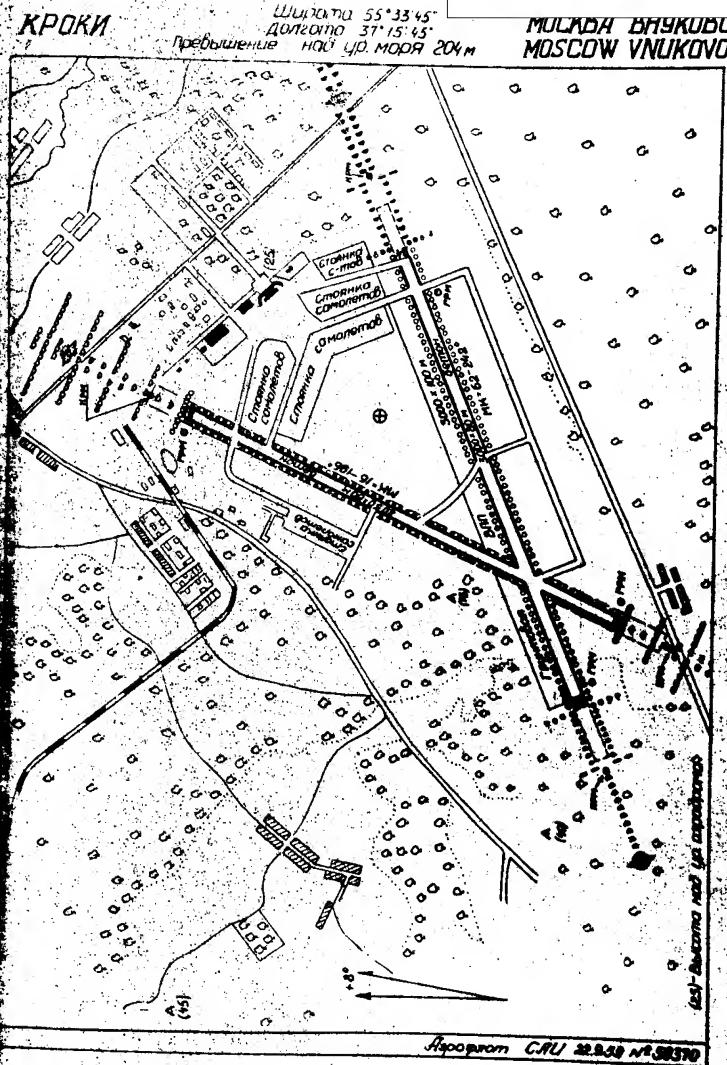
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



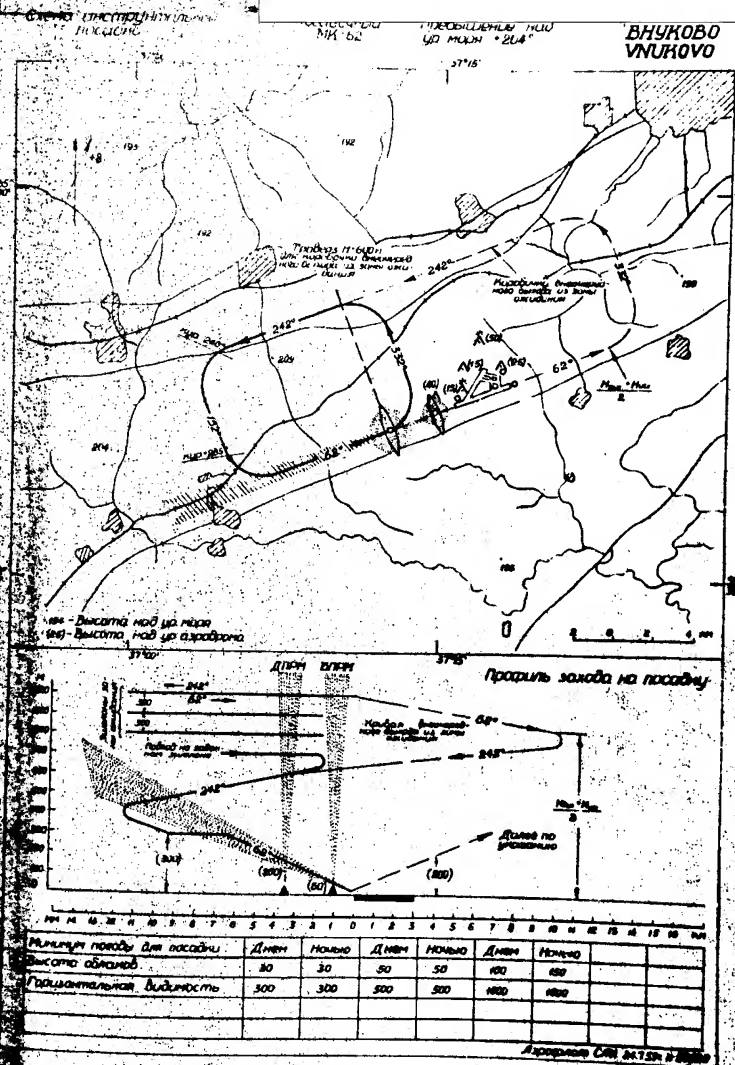
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

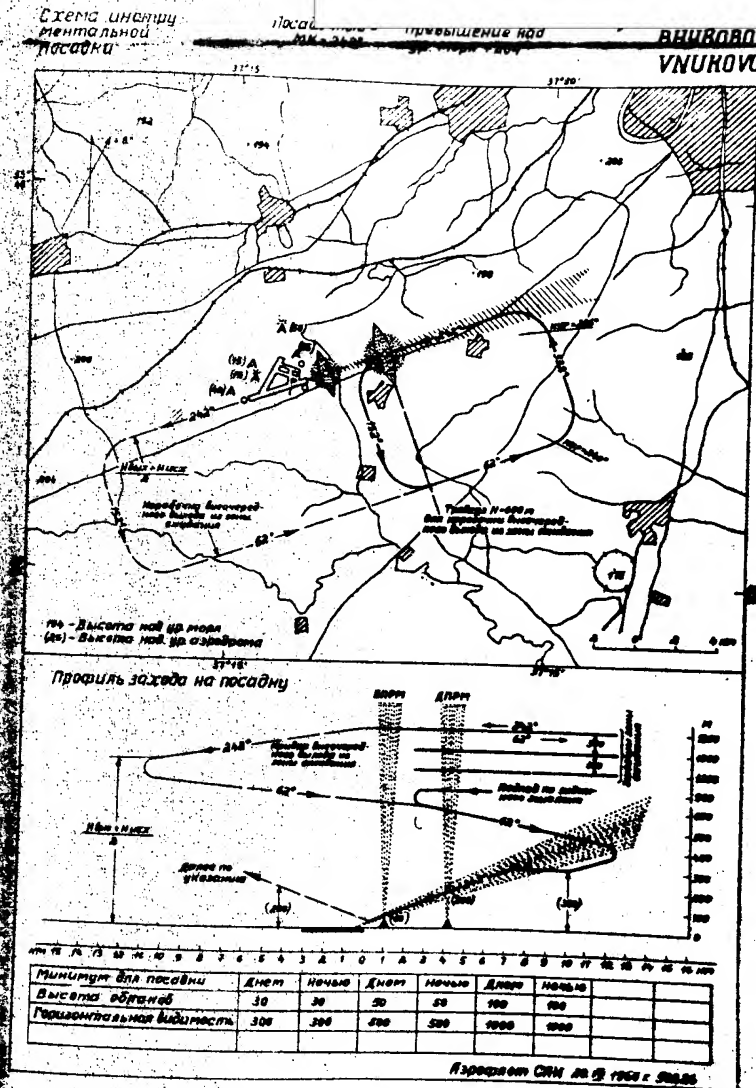


CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

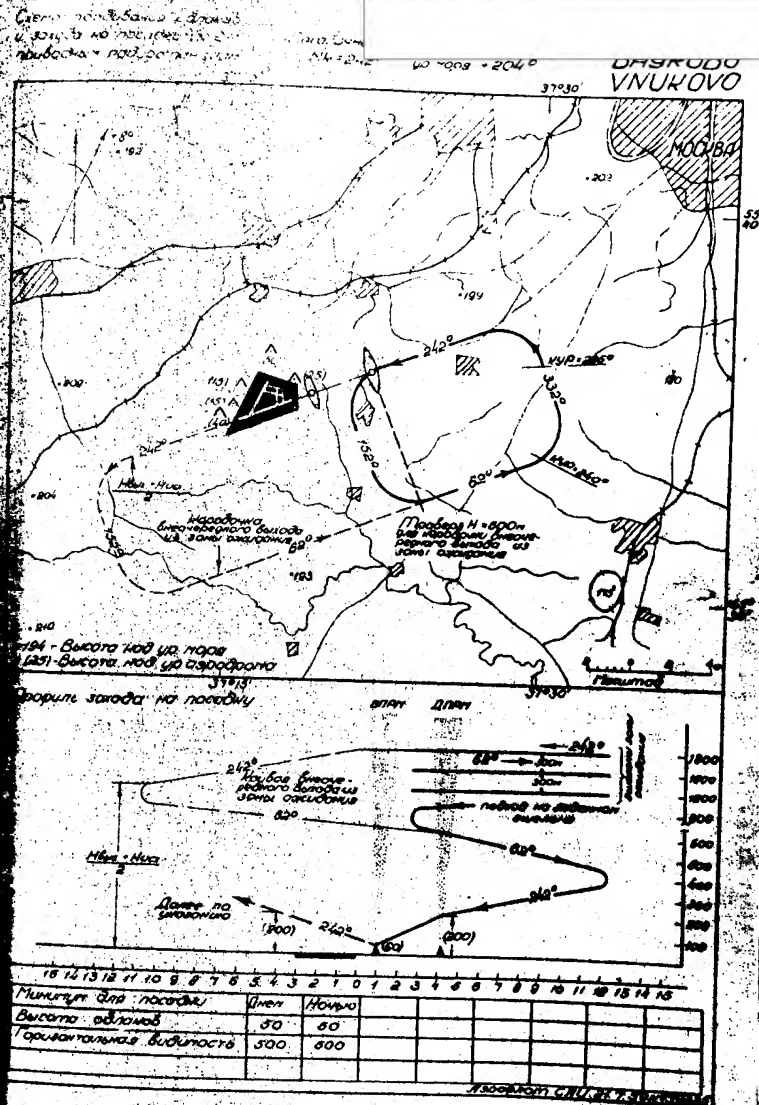
25X1

CONFIDENTIAL



25X1

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

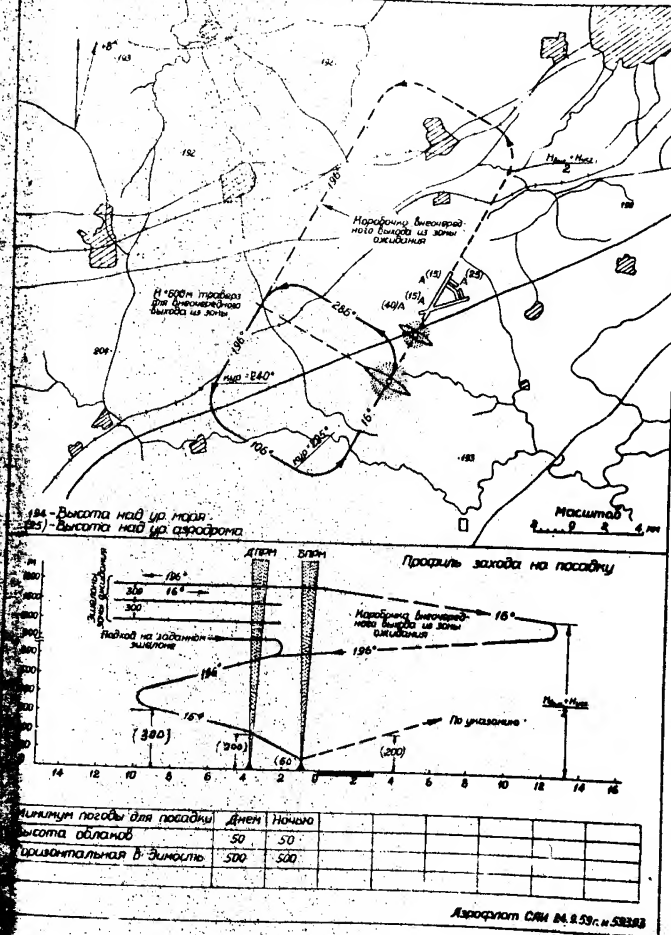
310

Схема приближения к посадке
и захода на посадку по
природным радиоконструкциям

Полынный
МН-16

Полынный над
ш. м. м. м. - 1960

ВНУКОВО



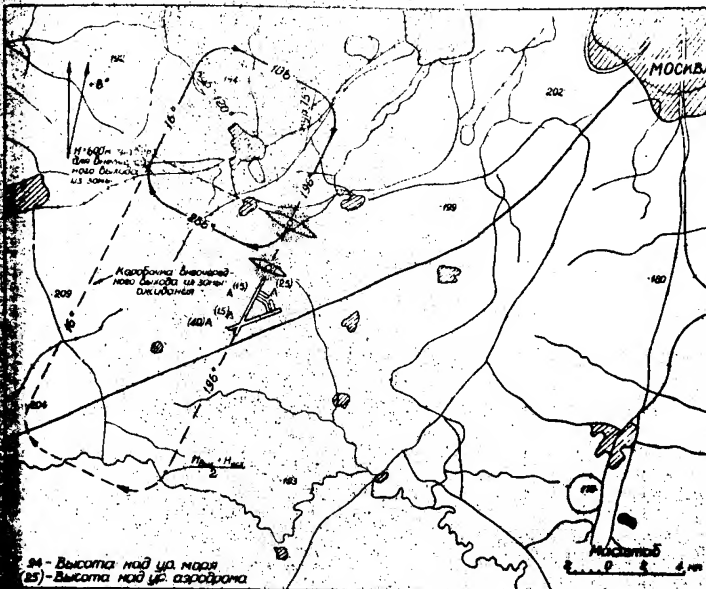
CONFIDENTIAL

25X1

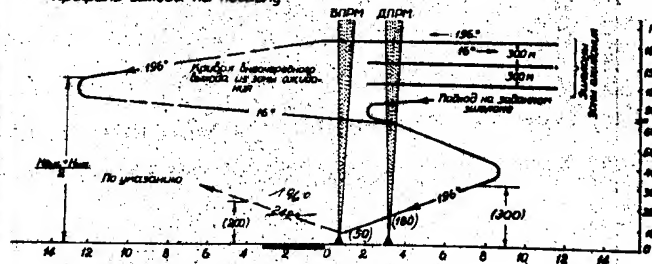
25X1

CONFIDENTIAL
316Схема посадки самолета
на взлетно-посадочной полосе
приближенным радиостанциям.Посадочная
полосаПолоса для взлета
и посадки

ВНУКОВО

84 - Высота над ул. моря
(85) - Высота над ул. аэродрома

Профиль захода на посадку



| Минимум посадки для погоды | Днем | Ночью |
|----------------------------|-------|-------|
| Высота облаков | 50 м | 50 м |
| Горизонтальная видимость | 500 м | 500 м |

Аэродром СМН 33.8.53 м. 58300

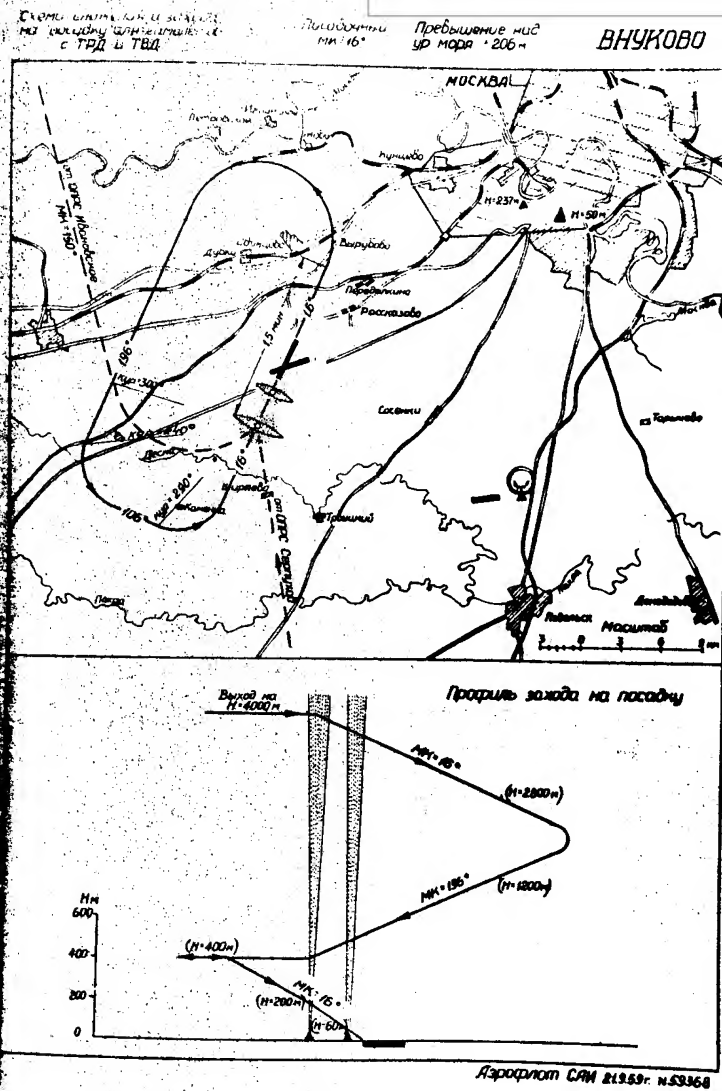
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

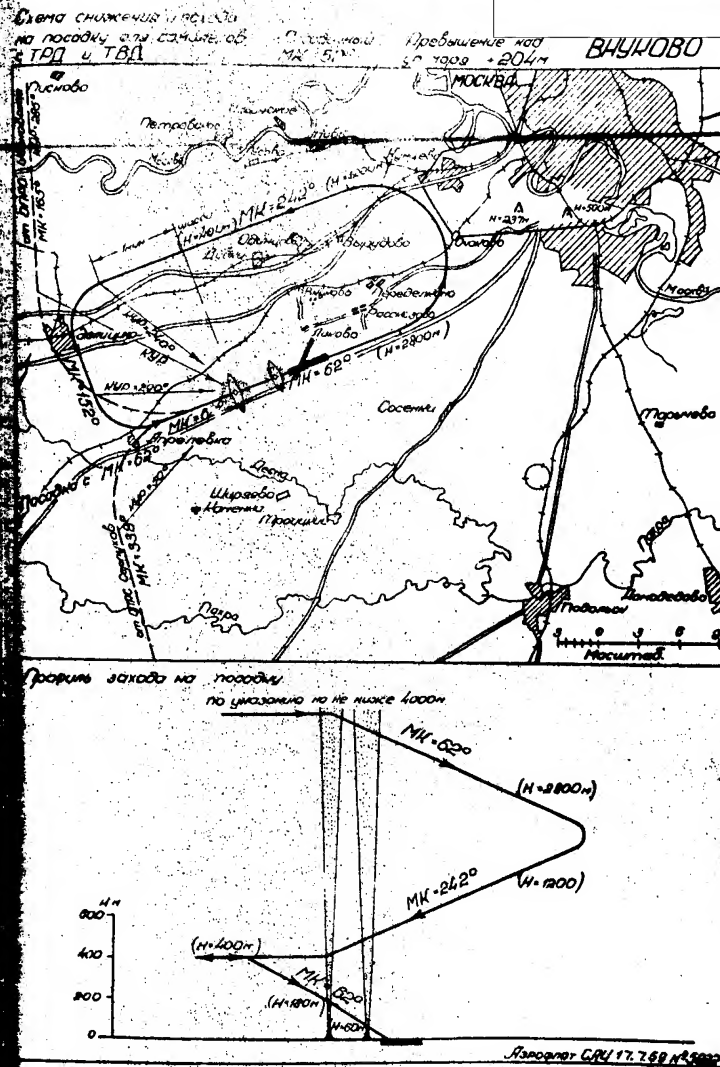
25X1

25X1



1998

25X1



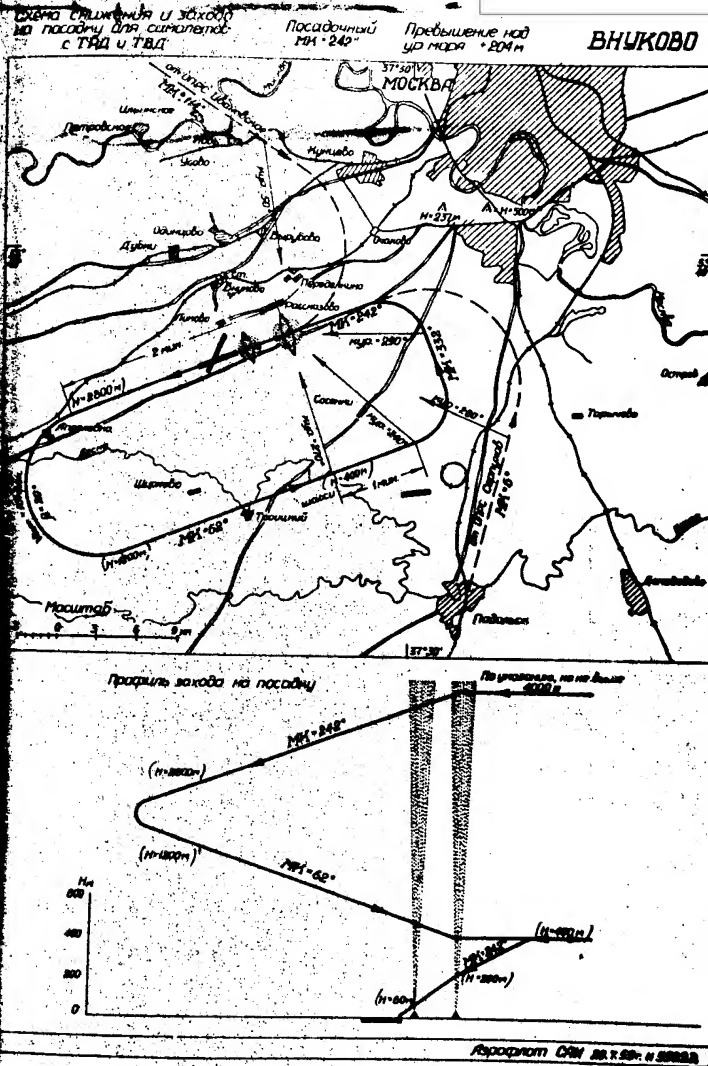
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

Москва Внуково

Направление Магнитной

| Минимум для посадки | Днем | Ночью |
|--------------------------|------|-------|
| Высота облета | 100 | 150 |
| Горизонтальная видимость | 1000 | 1500 |

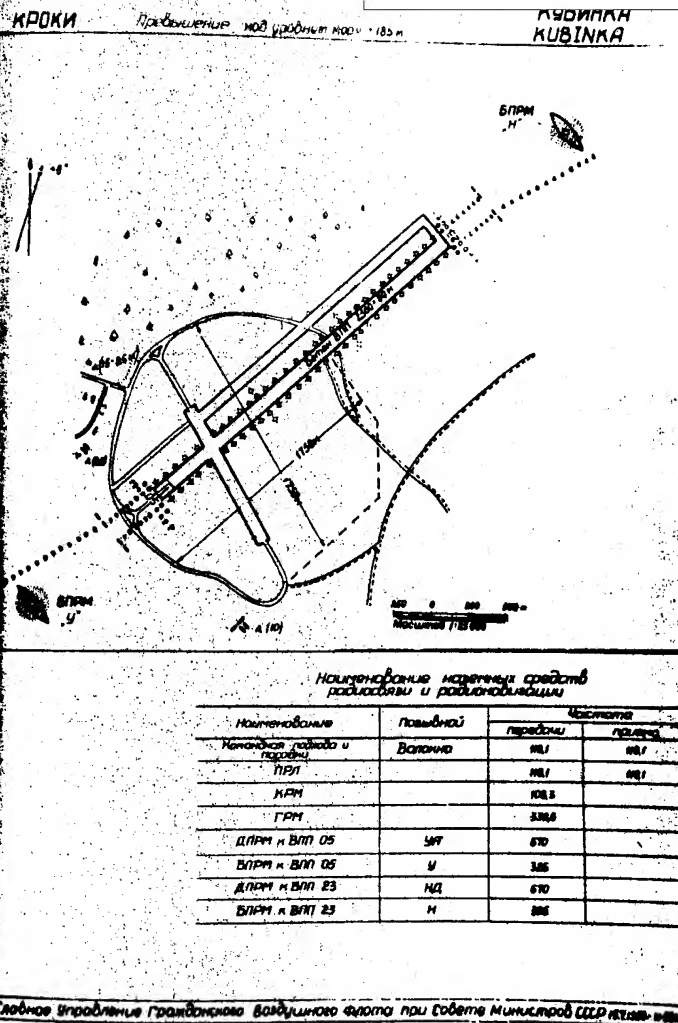
Второе число в таблице относится к категории полета по прибору. Минимум для посадки СССР. Высота - 1500 м.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

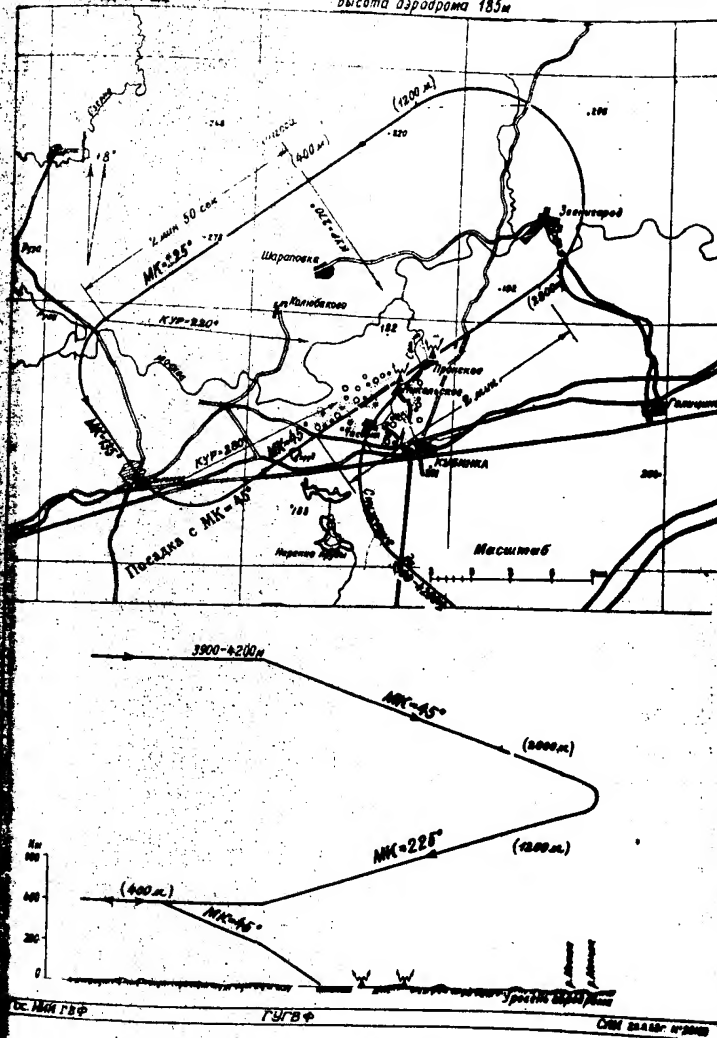
CONFIDENTIAL

25X1

Временная
Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с Т-22 и Т-24

Магнитный курс посадки
45°
Высота аэродрома 185м

КУБИНКА



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

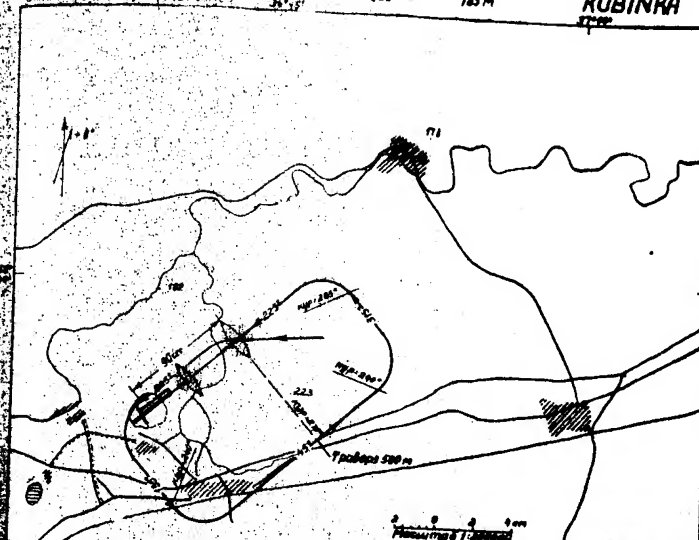


25X1

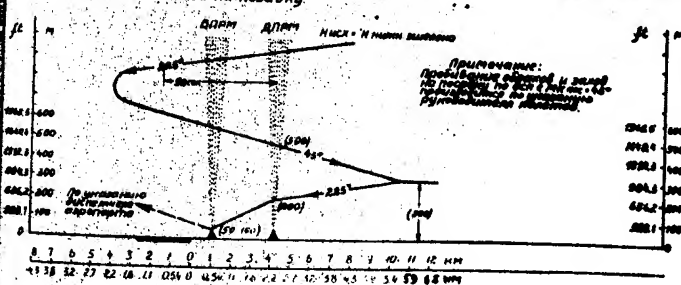
Посадочный
МК-225

ВЫСОТА
185 см

КУБИНКА
KUBINKA



Профиль захода на посадку



| | | | | | |
|------------------------------|-------|--------|--|--|--|
| Результат работы для посадки | Днем | Ночью | | | |
| Высота облаков | 50 м | 100 м | | | |
| Горизонтальная видимость | 300 м | 1000 м | | | |

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР

CONFIDENTIAL

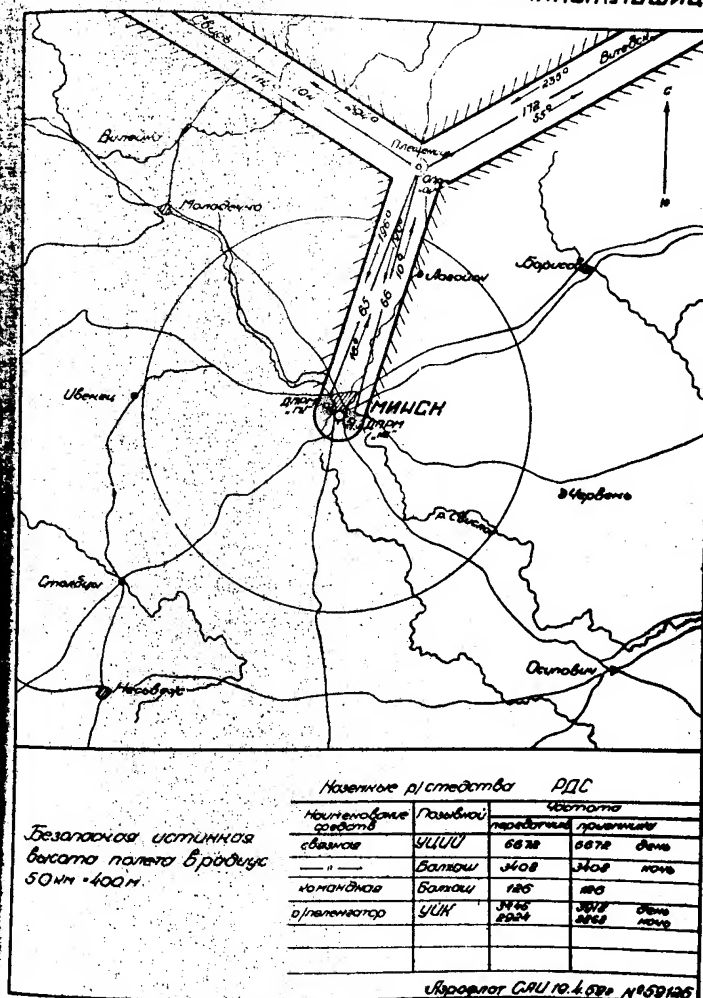
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

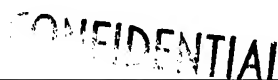
Схема водосбора
в районе г. М.П.

МИНСК (ЛОШИЦА)



CONFIDENTIAL

25X1



Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

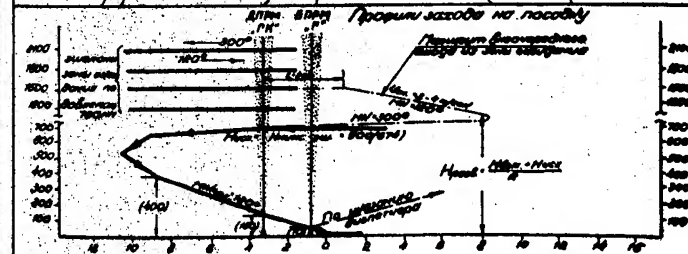
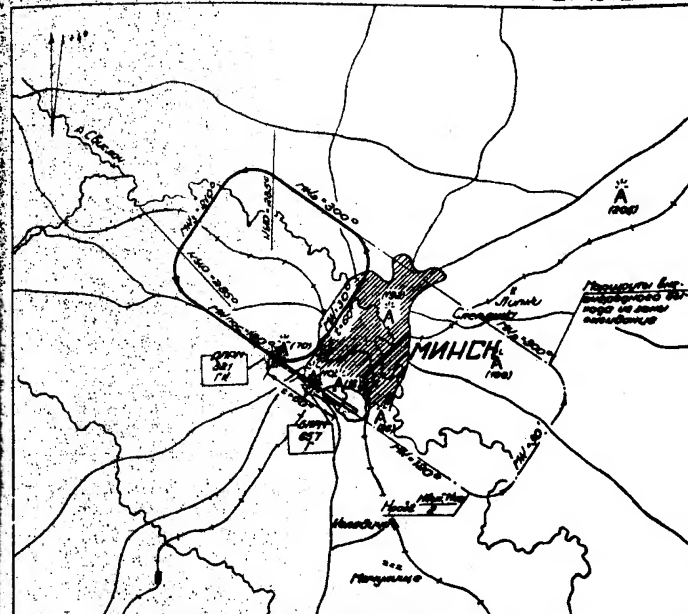
25X1

Схема захода на
посадку по 2-й
траектории

Посадочный
курс 120°

Пробег
до посадки

МИНСК (ПОШЛИЦА)



| | | |
|------------------------------|-------|-------|
| Минимум высоты для посадки | Дневн | Ночью |
| Высота обхода в м | 10 | 100 |
| Горизонтальная видимость в м | 1000 | 1000 |

Аэропорт СРП 12.4.50 № 50103

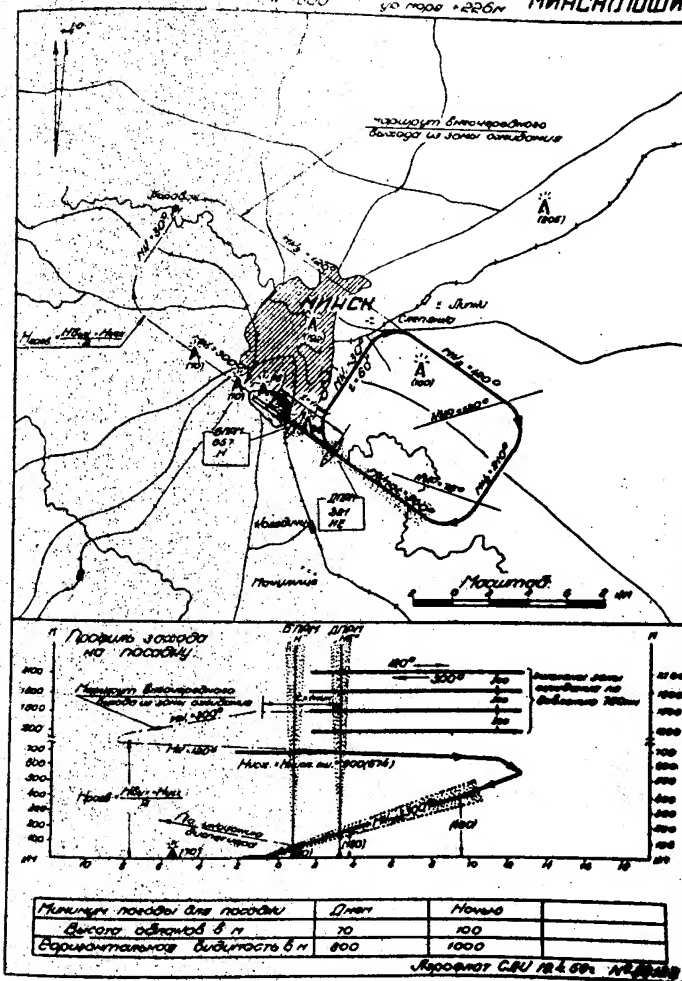
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема заградной линии
по 2-й производимой линии
и 4-й



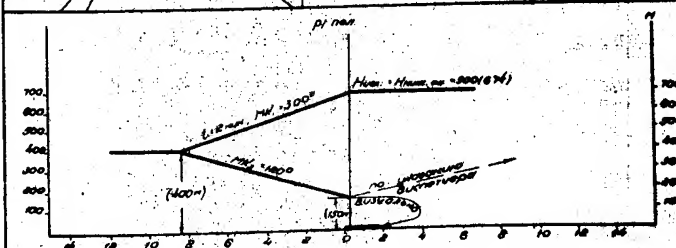
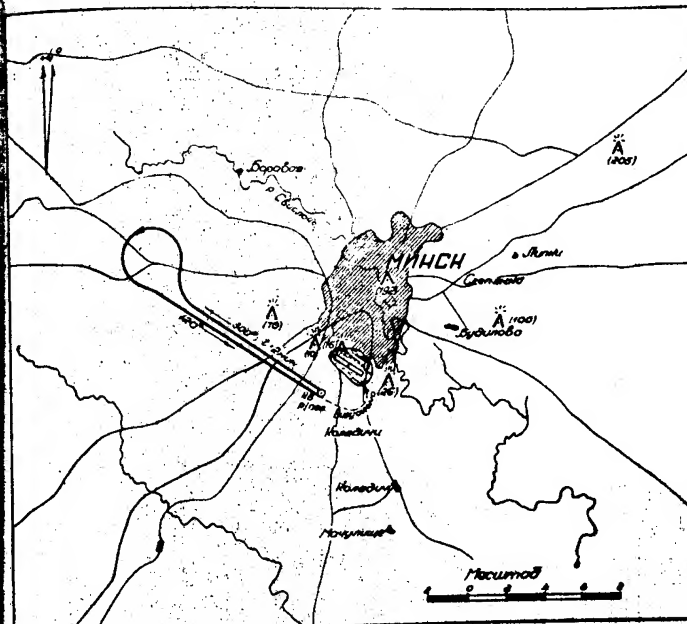
CONFIDENTIAL

25X1

Система разработана
автором по р/пер.

Пробуждение мор
то мор + 226л

МИНСК/Полоня



| | | | |
|----------------------------|--------|-------|--|
| Минимум порога для посадки | 1 метр | Новые | |
| Высота обшивки в н | 150 | 300 | |
| Эквивалентная высота | 1000 | 3000 | |

Апробатор GPU 12.4.500 № 5012

CONFIDENTIAL

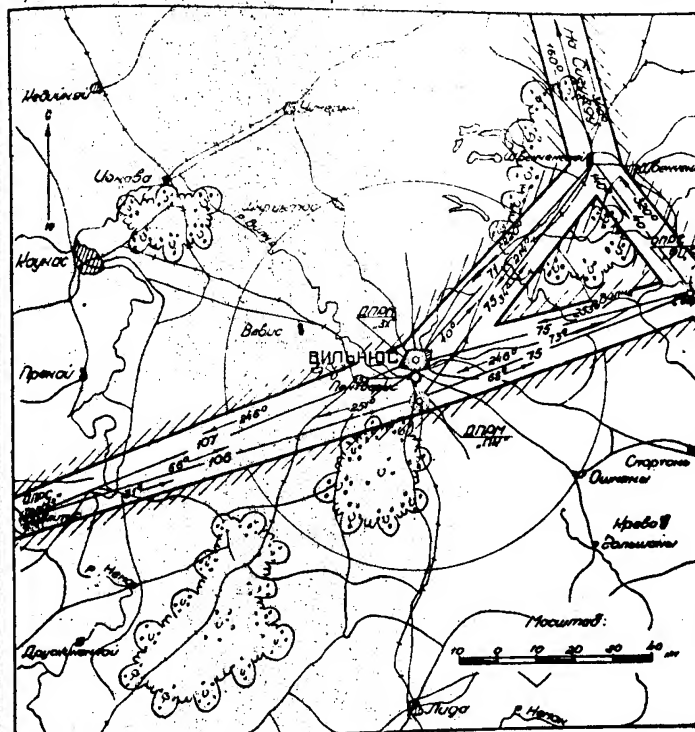
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема входов и выходов
и района РЛС

ВИЛЬНЮС

Названия средств радиосвязи и радионавигации
расширенной РЛС Вильнюс.Безопасная ипотичная
высота полета в радиусе
50 км - 400 м

| Назначение
средств | Политной | Частоты | |
|-----------------------|----------|------------|----------|
| | | передатчик | приемник |
| Связь | связь | 2170 | 2170 |
| | | 2175 | 2175 |
| | | 2180 | 2180 |
| | | 2185 | 2185 |
| ОПРС Связь | ФЧ | 770 мГц | |
| ОПРС Янус | МЗ | 450 мГц | |
| НВ радиол. | УДР-5 | 2170 | 2170 |
| | | 2175 | 2175 |

Аэропорт СРП В. 4.39г. №30104.

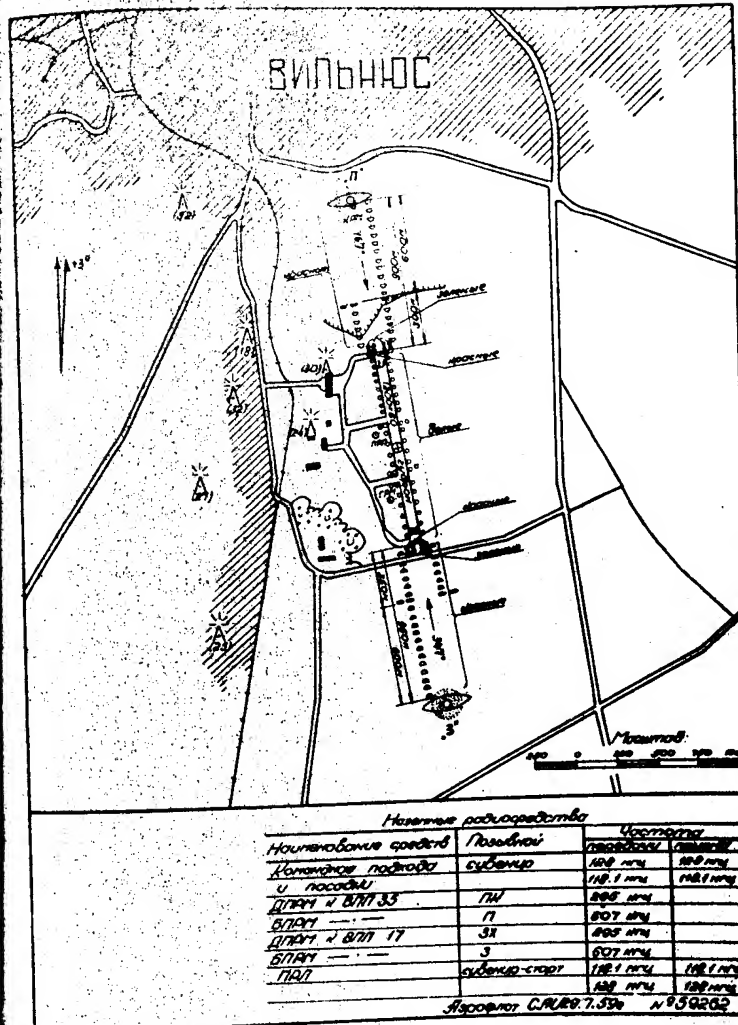
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

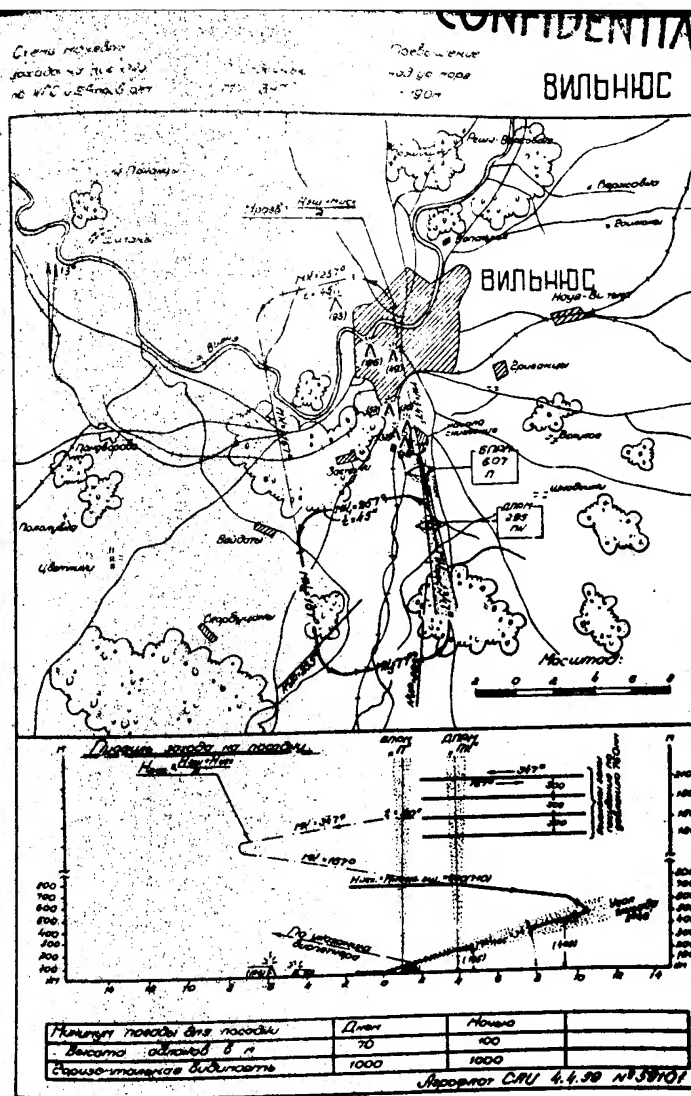
КРОКН

ВИЛЬНЮС



CONFIDENTIAL

25X1

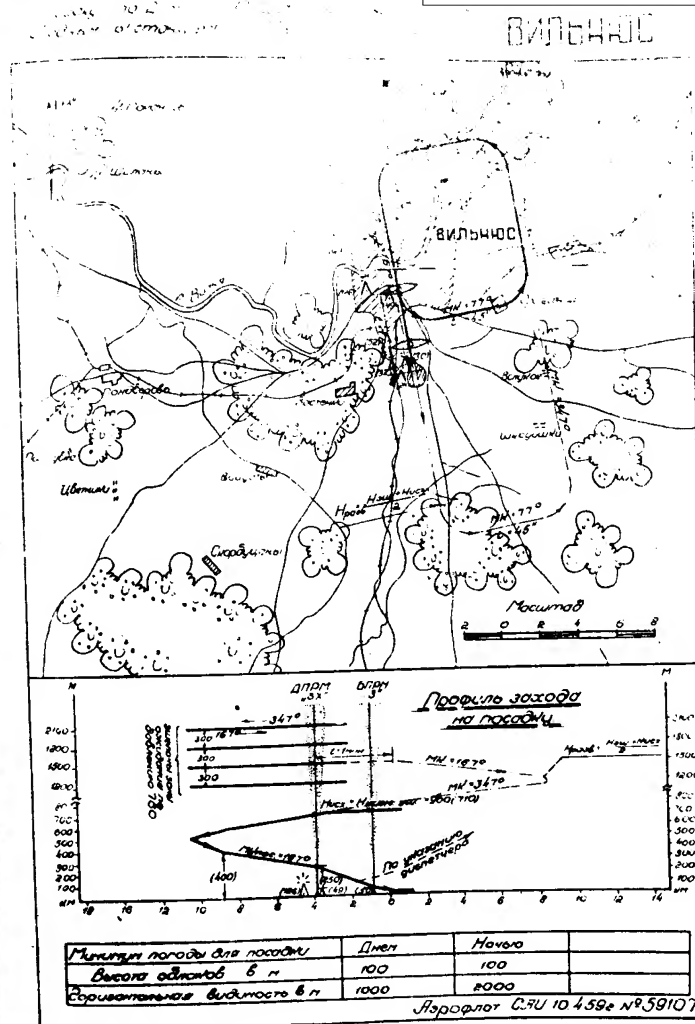
**CONFIDENTIAL**

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

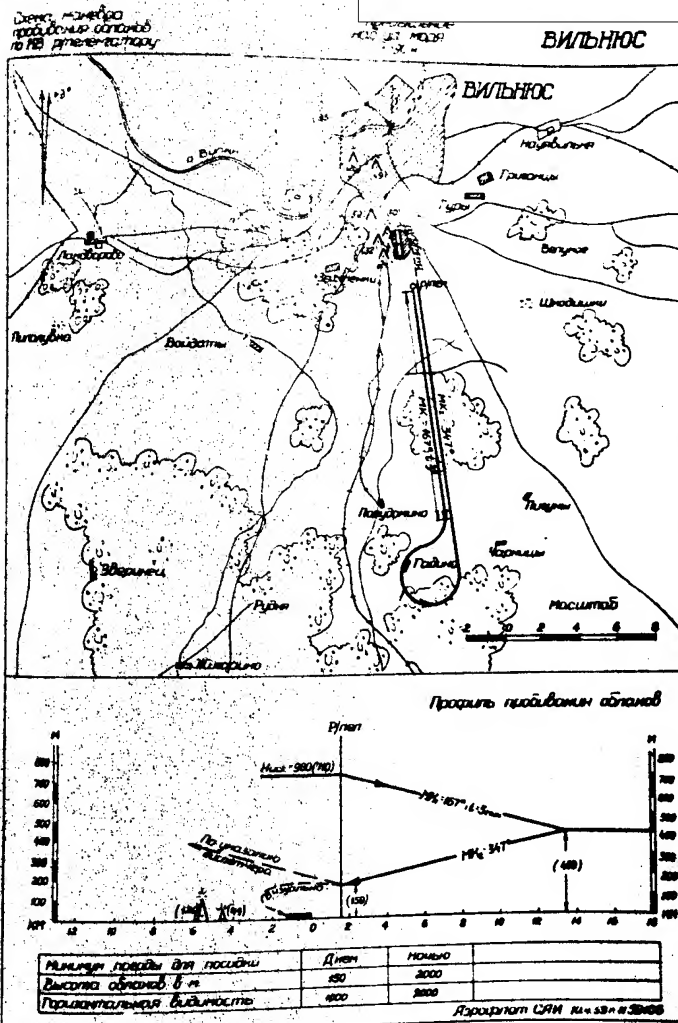


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

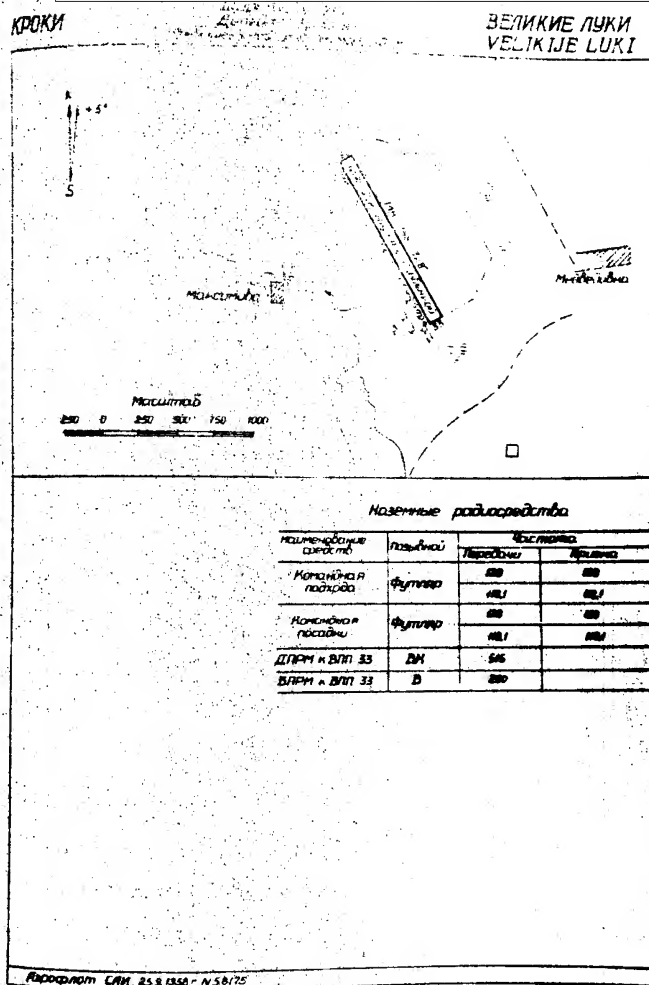
CONFIDENTIAL



| |
|--|
| |
|--|

25X1

25X1



CONFIDENTIAL 25X1

25X1



Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

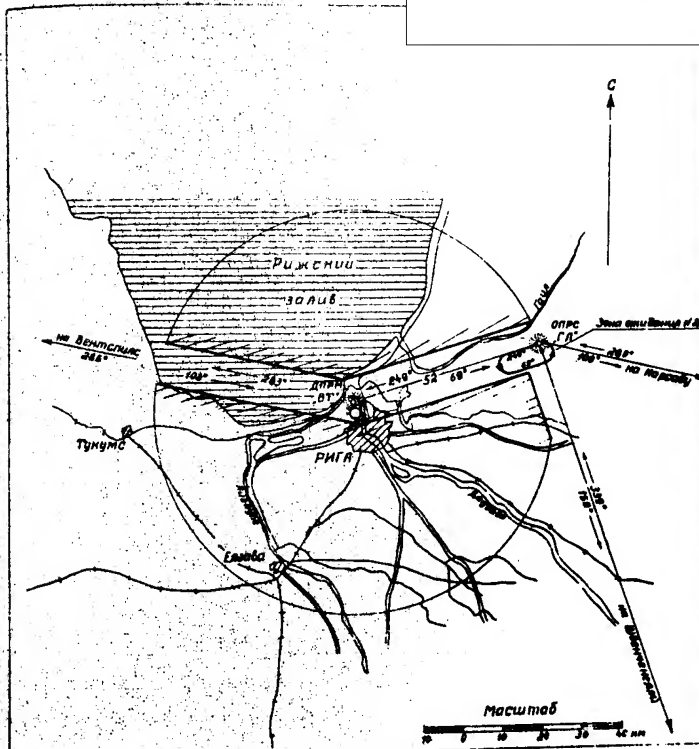
25X1

CONFIDENTIAL

Схема блока и выходов
в район АДС

РИГА (Швейцарский)

25X1

Наземные средства радиосвязи и
радионавигации РДС РигаБезопасная истинная
высота полета в рай-
оне АДС радиусом 50км-400км

| Наименование
средств | Позывной | Частоты | |
|-------------------------|----------|------------|----------|
| | | передающая | приемная |
| Навигационная | ДОН | 18100 | 18100 |
| Связная РДС | ДОН | 18100 | 18100 |
| ОПРС (исходящая) | ГЛ | 300 | 300 |
| Репетитор | ИМЦ | 18100 | 18100 |
| ОПРС (приходящая) | ЕЛ | 371 | 371 |

И. пр. ф. ж. н. 4. Л. М. 13. 4. 1969 г. № 59109

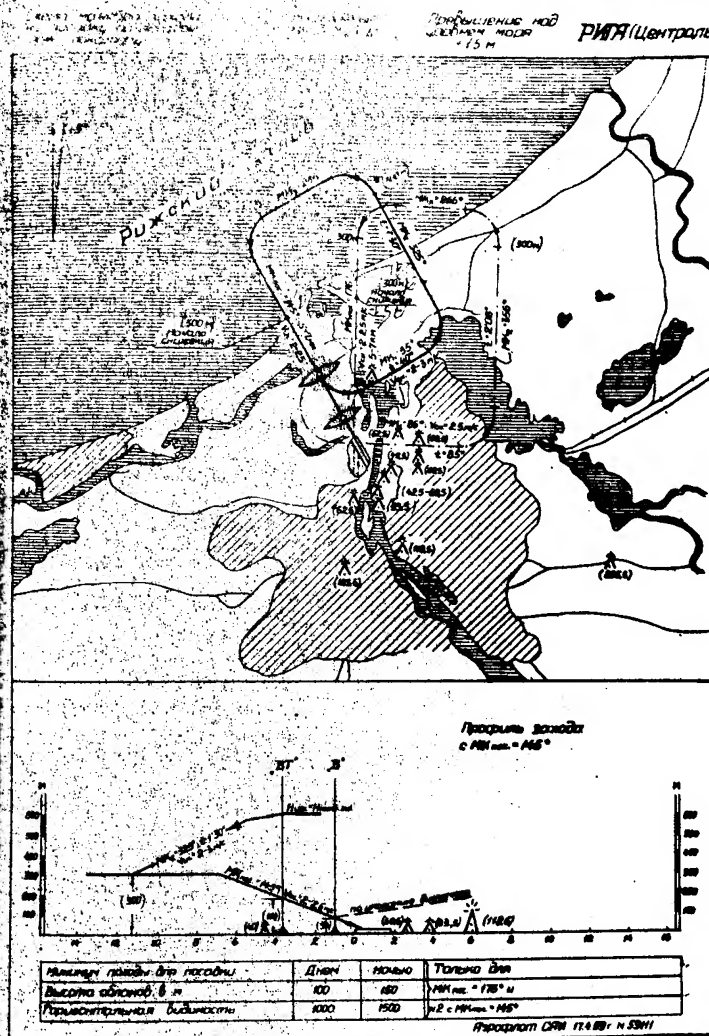
CONFIDENTIAL

25X1

РИГА
/Центральный/

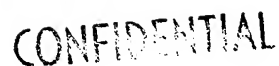


CONFIDENTIAL



CONFIDENTIAL

25X1

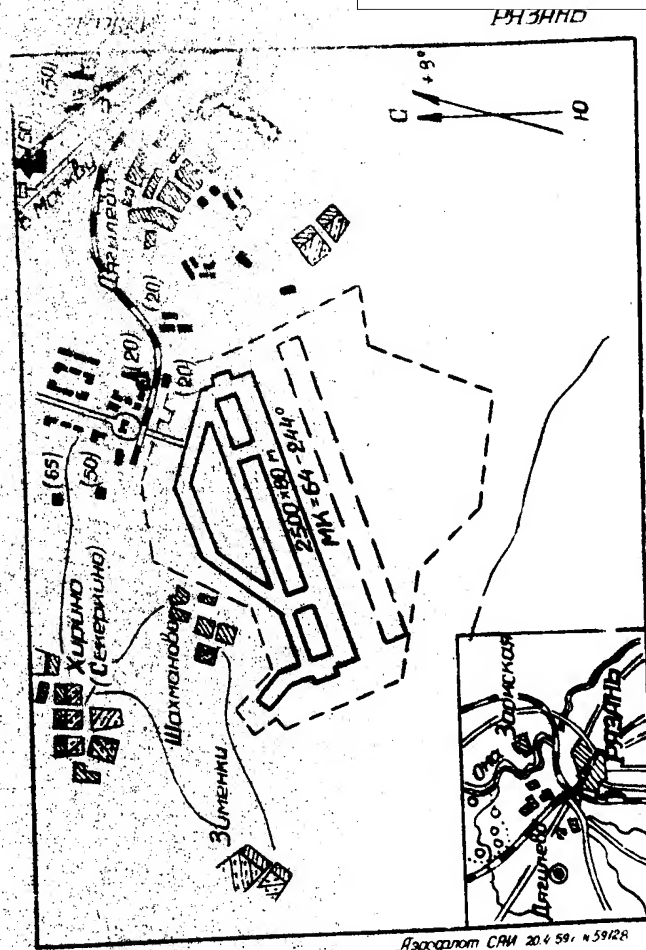


25X1

25X1

CONFIDENTIAL

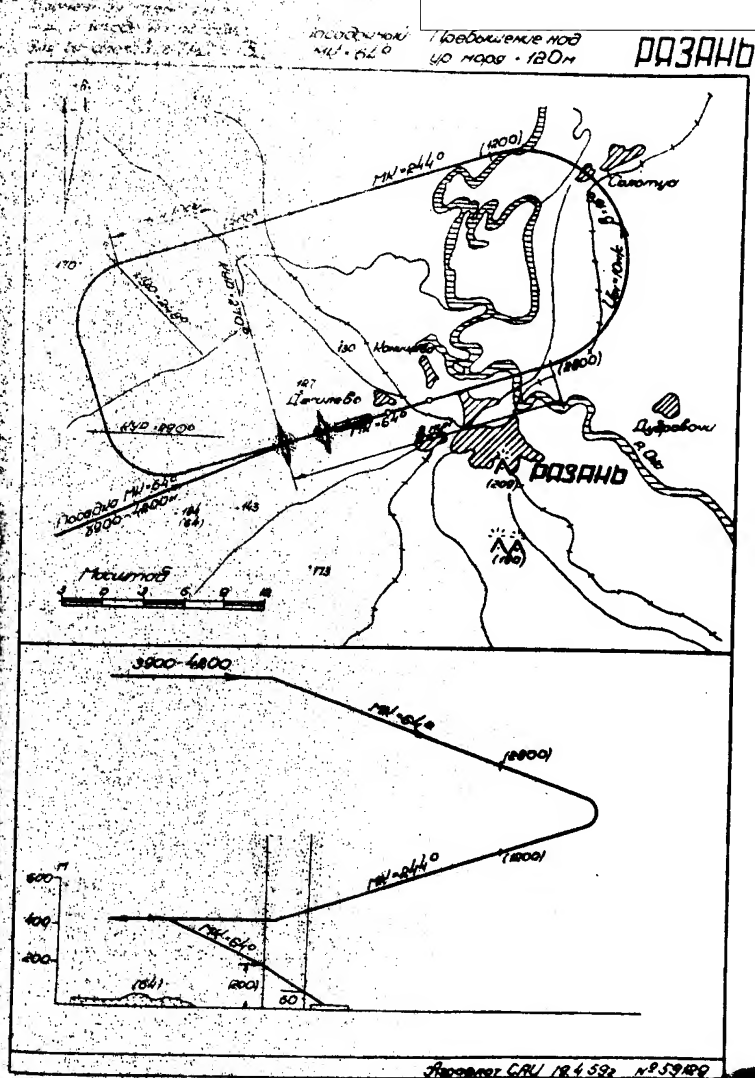
25X1



CONFIDENTIAL

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

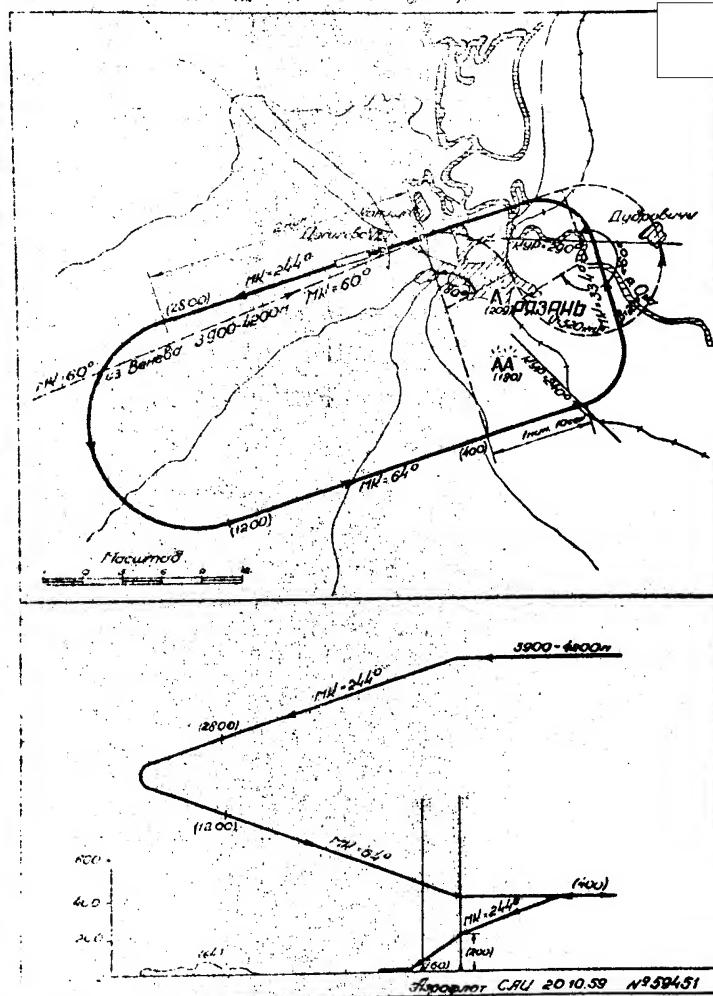
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Расчетный вариант
миссии по маршруту
для самолета с ТЭД МР-244 90° 10' 00" 120°

РЯЗАНЬ



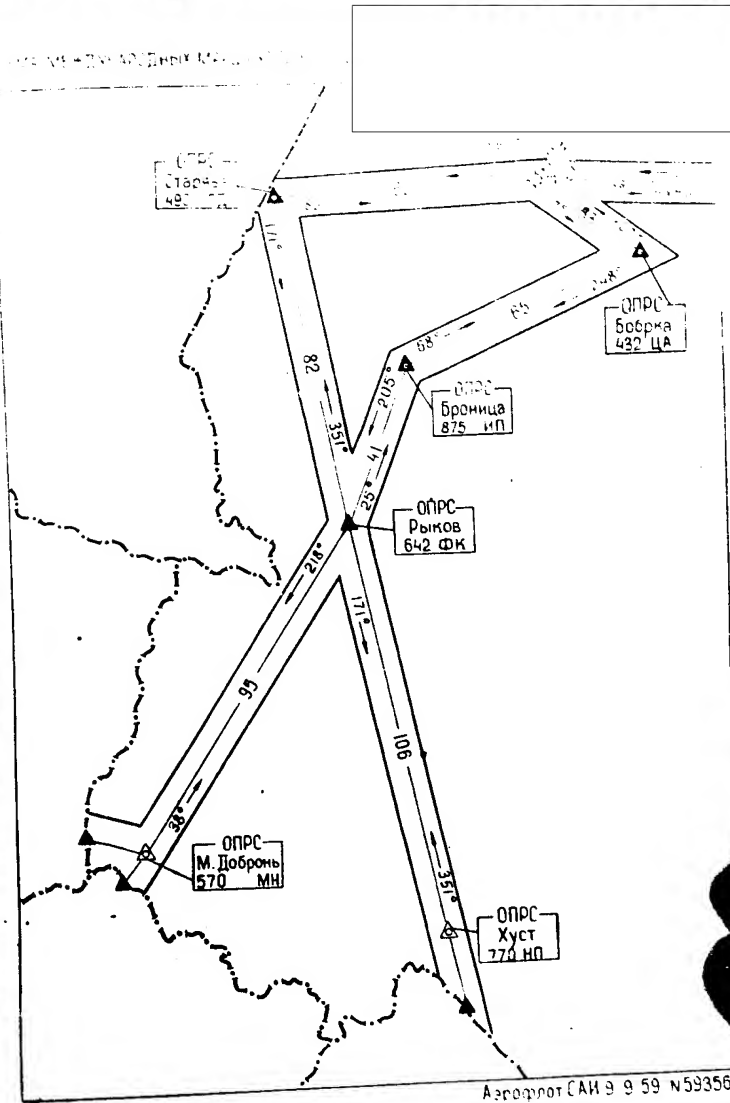
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

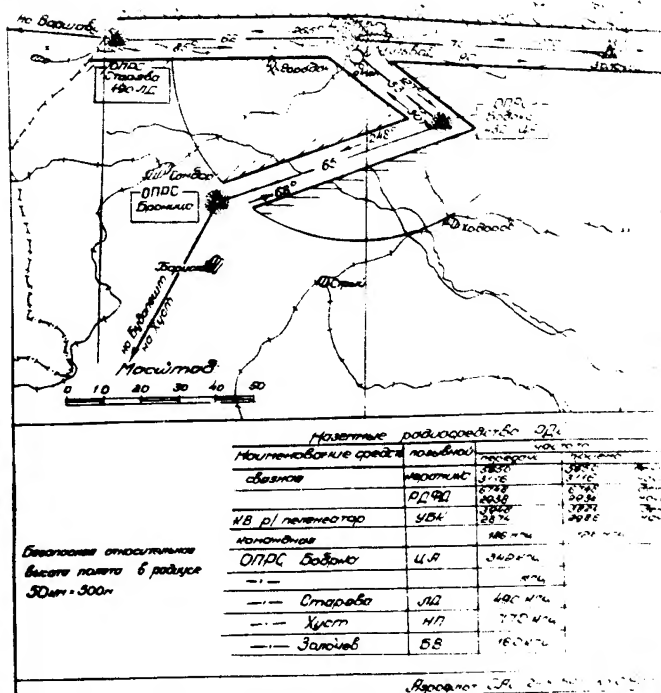


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



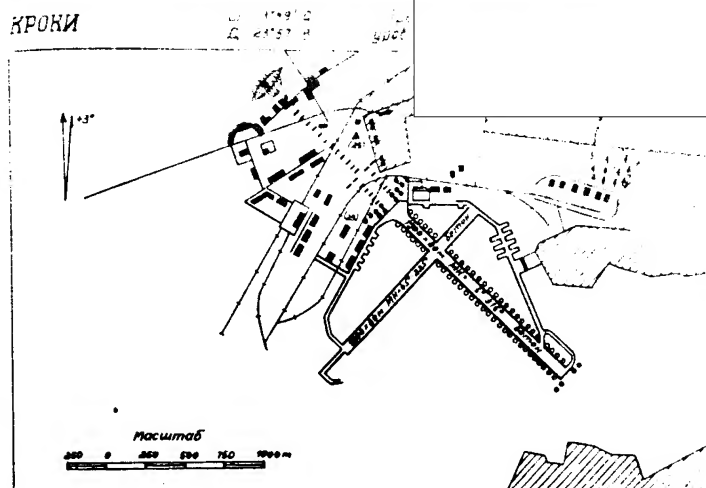
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

КРОКИ



Наземные радиосредства

| Наименование средств | Позывной | Частота | |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | передачи | приема |
| Нормальная пеленгация | Мерантика | 628 мГц | 100 мГц |
| и посадки | | 118.1 мГц | 118.1 мГц |
| ДПРМ | ГД | 315 мГц | |
| ВПРМ | | 650 мГц | |
| АПРМ | ФС | 315 мГц | |
| ВПРМ | Ф | 650 мГц | |

Аэрофлот СМ 19 555- N 59127

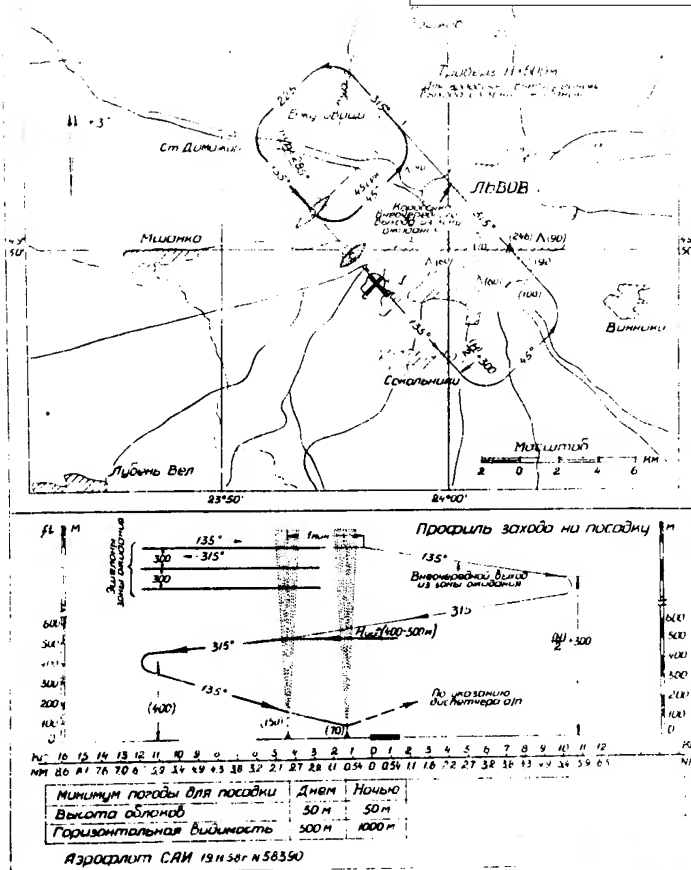
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

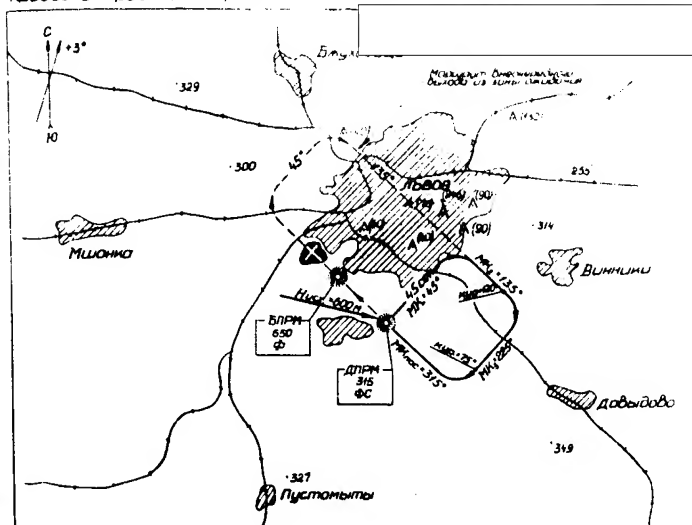
Схема пробывания облаков
и зорора на посадку по 2-м
полюсным радиостанциям

Положение
МН-315°

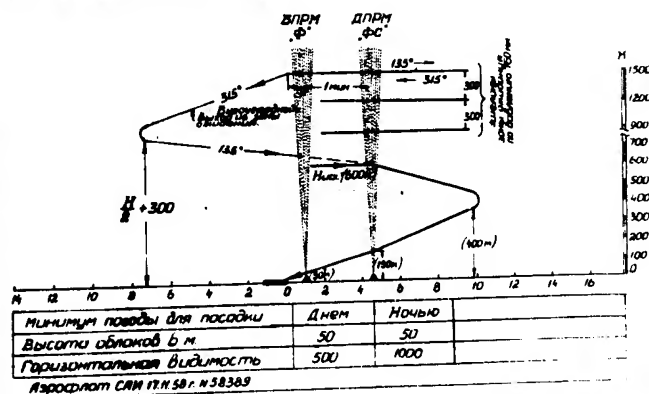
Высота
1425'

ПДВВВ
LV0V

25X1



Профиль зорора на посадку

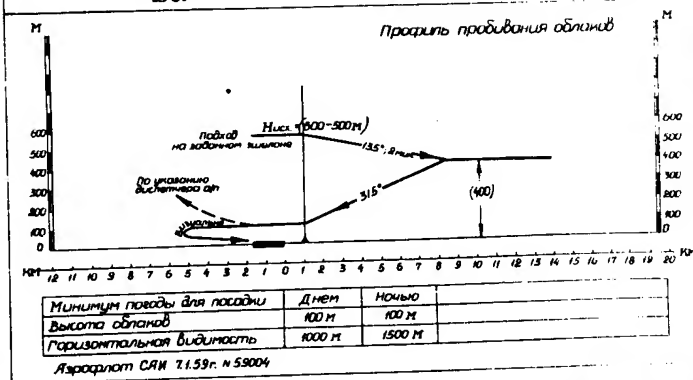
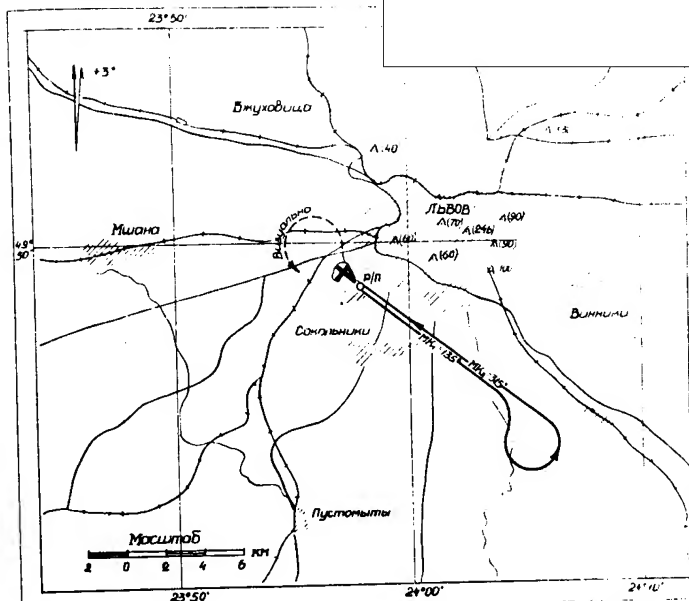


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема пробытия облаков
по радиопеленгаторуПоложение
МК - 315°

CONFIDENTIAL

25X1

| ИНТЕРЕСЫ НАЗЕМНЫХ ОБЪЕКТОВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОКАРТИНГОВ | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------|-----------------------|-----------------------------------|--------------------------|----------|---------------------|----------|--|---------------------------|--|-------|------------------------|
| Аэродром,
контрольный пункт
Station | Радио-
связь
Service | Позывной
Call sign | Рег.
по-
сто-
янно
In | Передача
Transmitting | | Приним.
RECEIVES | | Время
работы
Opera-
tional
hours | Координаты
Coordinates | Расположение
радиосредств
Location | | Примечания
Remarks |
| | | | | кГц/дл/с | кГц/дл/с | кГц/дл/с | кГц/дл/с | | | МК/МАС | км/км | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| МОСКВА/Душанбе
MOSCOW/Dushanbe | РДС
АСС | РЕНН
ДУШАНБЕ | A1 | 11312
8718 | | 11312
8718 | | А
Н
Н | | | | им 10-13 в 40-43
00 |
| | Самолет ЦС
А/С | УГАБ
ДУШАНБЕ | A3 | 11268
6536 | | 11268
6536 | | А
Н
Н | | | | Основной вид работы |
| | Самолет
А/С | УГАБ
ДУШАНБЕ | A1 | 6872
3400 | | 6872
3400 | | А
Н
Н | | | | А
В
С-3 |
| | Самолет
А/С | ДУШАНБЕ | A3 | 5710
3148 | | 5710
3148 | | А
Н
Н | | | | |
| | Самолет
А/С | ДУШАНБЕ | A3 | 5484
3024 | | 5484
3024 | | А
Н
Н | | | | |
| | Самолет
А/С | ДУШАНБЕ | A3 | 5642
2454 | | 5642
2454 | | А
Н
Н | | | | |
| | Самолет
А/С | ДУШАНБЕ | A3 | | 119,7 | | 119,7 | | | | | |
| | Р/телевизор
НДР | УОД
УОД | A1 | 4700
2884 | | 3940
3474 | | А
Н
С | 55,56с
5710с | | | |

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-----------|-------------------------------|----------------|------|--------------|------------------------------|----|--------------------|----------------|--|
| Москва/Внуково
MOSCOW/VNUKOVO | Командная
формация
АТС
АТС | УГА В/
Дума
0 0 0 В/
ДУМА | А1/
А3 | 11193
7795
4656
2770 | | | | Д Н3
Н Н8
Д Н3
Н Н8 | | | | Внуково/Вну-
ковское
Внуково
0 0 0 В/
ДУМА
0 0 0 В/
ДУМА
0 0 0 В/
ДУМА
0 0 0 В/
ДУМА |
| | Командная
формация
АТС | Дума
ДУМА | А3 | | 128
118,1 | | 128
118,1 | н/с
О/В | | | | |
| | Командная
формация
АТС | Дума
ДУМА | А3 | | 128
118,1 | | 128
118,1 | н/с
О/В | | | | |
| | Командная
формация
АТС | Дума
ДУМА | А3 | 4360 | | 4360 | | | | | | |
| | ВТУ
ВТУ | Дума
ДУМА | А3 | | 128 | | 128 | | | 016/196
062/242 | | |
| | ВТУ
ВТУ | ВТУ
ВТУ | А2
А2 | | 102,1
333,8 | | | | | | | |
| | ВТУ
ВТУ | ВТУ
ВТУ | А2
А2 | 290
066 | | | | | | 242
242 | 4,16
1,336 | от ВТУ
от ВТУ |
| | ВТУ
ВТУ | ВТУ
ВТУ | А2
А2 | 290
066 | | | | | | 062
062 | 3,400
1,100 | от ВТУ
от ВТУ |
| | ВТУ
ВТУ | ВТУ
ВТУ | А2
А2 | 290
066 | | | | | | 1,96
1,96 | 3,400
3,400 | от ВТУ
от ВТУ |
| | ВТУ
ВТУ | ВТУ
ВТУ | А2
А2 | 290
066 | | | | | | 016
016 | 3,976
0,960 | от ВТУ
от ВТУ |
| Москва/Внуково
MOSCOW/VNUKOVO | Командная
формация
АТС | Дума
ДУМА | А3 | | 118,1 | | 118,1 | н/с
О/В | | | | |
| | ВТУ
ВТУ | ВТУ
ВТУ | А2
А2 | | 102,1
333,8 | | | | | 045/225 | | |

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|--|--------------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|-----|------------|----|------------------------|--------------------------|--|
| МОСКВА/Москва
/продолжение /
MOSCOW/MOSKVA
/continuation/ | ДПМ
ДПМ
ДПМ
ДПМ | ЛОМ
ЛОМ
ЛОМ
ЛОМ | УА
У
НН
НН | ПА
В
НН
НН | А2
А2
А2
А2 | 570
306
306
306 | | | | 45
45
225
225 | 4,5
1,0
4,5
1,0 | от 01.01.1970
от 01.01.1970
от 01.01.1970
от 01.01.1970 |
| Ленинград
Leningrad | РДС
АСС | | | | | | | | | | | |
| | Самолет
А/С | Волга
VOLGA | А3 | 5629
3096 | | 6629
3096 | | А Н
Н Н | | | | |
| | Самолет
А/С | Волга
VOLGA | А3 | 5690
2362 | | 5690
2362 | | А Н
Н Н | | | | |
| | Командир
А/С | Волга
VOLGA | А3 | | 126 | | 126 | | | | | |
| | Р/инженер
ИДР | Волга
VOLGA | А3 | | 126 | | 126 | | | | | |
| МИНСК
MINSK | РДС
АСС | | | | | | | | | | | |
| | Самолет
А/С | Балкан
Balkansh | А3 | 6560
2890 | | 6560
2890 | | А Н
Н Н | | | | |
| | Самолет
А/С | Балкан
BALKASH | А3 | 5500
3120 | | 5500
3120 | | А Н
Н Н | | | | |
| | Самолет
А/С | У И И
У И И
Балкан
BALKASH | А1
А3 | 6072
3408 | | 6072
3408 | | А Н
Н Н | | | | |
| | Командир
А/С | Балкан
BALKASH | А3 | | 105 | | 105 | | | | | |
| | Р/инженер
ИДР | У И И
У И И | А1 | 3408
2362 | | 3408
2362 | | | | | | |
| | А.С.С. | | | | | | | | | | | |
| | Командир
А/С | Балкан
BALKASH | А3 | | 105 | | 105 | | | | | |
| | Командир
А/С | Балкан
BALKASH | А3 | | 105 | | 105 | | | | | |

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|--------------------|---------------------|----------------------|----|--------------|-------|--------------|-------|------------|----|----|----|---|
| ВНЕШНИЙ
ВИДЕНИЕ | Самовил
А/О | Ветхута
VETULOGA | A3 | 6560
2690 | | 6560
2690 | | A H
H H | | | | Восстановительный
Минский РД
Relay for Mine |
| | Командный
А/О | Каря
KARYA | A3 | | 116,1 | | 116,1 | | | | | |
| | ОПС
НОУ | УУ
UU | A2 | 524 | | | | | | | | |
| ВНЕШНИЙ
УДАЛ | Самовил
А/О | Тема
TEMA | A3 | 5642
2454 | | 5642
2454 | | A H
H H | | | | Восстановительный
Минский РД
Relay for Mine |
| | Самовил
А/О | Тема
TEMA | A3 | | 126 | | 126 | | | | | |
| ХВОСТ
СВОУ | РДС
АСС | | | | | | | | | | | |
| | Самовил
А/О | Керманка
KERMANKA | A3 | 5650
3116 | | 5650
3116 | | A H
H H | | | | Восстановительный
Минский РД
Relay for Mine |
| | Самовил
А/О | РДОД
R D O D | A1 | 6748
2368 | | 6748
2368 | | A H
H H | | | | |
| | Р/плавинатор
НОУ | УБК
U B K | A1 | 5590
2874 | | 5590
2868 | | A H
H H | | | | |
| | Командный
А/О | Керманка
KERMANKA | A3 | | 126 | | 126 | | | | | |
| | АДС
АТС | | | | | | | | | | | |
| | Командный
А/О | Керманка
KERMANKA | A3 | | 126 | | 126 | | | | | |
| | Командный
А/О | Керманка
KERMANKA | A3 | | 116,1 | | 116,1 | | | | | |
| | СВН
СВН | СВН
SVN | A2 | 315
330 | | | | | | | | |
| | СВН
СВН | СВН
SVN | A2 | 315
330 | | | | | | | | |

CONFIDENTIAL

$$\begin{array}{r} 25 \times 1 \\ \hline 25 \times 1 \end{array}$$

25X1

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|--------------|-------|----|----|-----|---|---|---|---|---------|----|----|
| Бобрин | ОПРС | НА | A1 | 432 | | | | | 46,000 | | |
| Бобрин | Н Д В | СА | | | | | | | 241,000 | | |
| Вентспилс | ОПРС | PP | A1 | 400 | | | | | 57,360 | | |
| Ventspils | Н Д В | RR | | | | | | | 2,107H | | |
| Венева | ОПРС | OK | A1 | 350 | | | | | 54,400 | | |
| Veneva | Н Д В | PV | | | | | | | 32,700 | | |
| Дрогобыч | ОПРС | MI | A1 | 870 | | | | | 46,220 | | |
| Drohobych | Н Д В | IZ | | | | | | | 22,100 | | |
| Ивановская | ОПРС | YM | A1 | 487 | | | | | 55,100 | | |
| Ivanovskaya | Н Д В | UN | | | | | | | 30,700 | | |
| Караса | ОПРС | EA | A2 | 371 | | | | | 50,470 | | |
| Karasa | Н Д В | EL | | | | | | | 37,400 | | |
| Климентьево | ОПРС | PR | A1 | 417 | | | | | 55,400 | | |
| Klimentyev | Н Д В | RD | | | | | | | 39,100 | | |
| Карва | ОПРС | PA | A1 | 565 | | | | | | | |
| Karva | Н Д В | RL | | | | | | | | | |
| Октябрьский | ОПРС | PS | A1 | 405 | | | | | 54,400 | | |
| Oktyabrskiy | Н Д В | TS | | | | | | | 1,700 | | |
| Опалки | ОПРС | KS | A1 | 565 | | | | | 1,400 | | |
| Opalki | Н Д В | KS | | | | | | | 1,400 | | |
| Осташево | ОПРС | JE | A1 | 305 | | | | | 1,200 | | |
| Ostashovo | Н Д В | MD | | | | | | | 1,200 | | |
| Плесеница | ОПРС | OK | A1 | 375 | | | | | 1,700 | | |
| Pleschenitsa | Н Д В | OK | | | | | | | 1,700 | | |
| Смр | ОПРС | FC | A1 | 770 | | | | | 1,400 | | |
| Smr | Н Д В | FC | | | | | | | 1,400 | | |
| Сербашов | ОПРС | JP | A | 410 | | | | | 1,400 | | |
| Serbashov | Н Д В | DR | | | | | | | 1,400 | | |
| Сигула | ОПРС | PA | A1 | 380 | | | | | 1,400 | | |
| Sigula | Н Д В | GL | | | | | | | 1,400 | | |
| Торна | ОПРС | JT | A1 | 410 | | | | | 1,400 | | |
| Torna | Н Д В | LD | | | | | | | 1,400 | | |
| Торна | ОПРС | JA | A1 | 770 | | | | | 1,400 | | |
| Torna | Н Д В | NP | | | | | | | 1,400 | | |
| Торна | ОПРС | GH | A1 | 688 | | | | | 1,400 | | |
| Torna | Н Д В | IP | | | | | | | 1,400 | | |

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

ОБМЕН МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ НА ВЗЛЕТАХ И ПОСАДКАХ ПРИ ПОЛЕТАХ

В обмен метеорологической информации включаются:

Освоен авиателеграф, аэролог, часовой сводный, оперативный шестичасовой прогноз, с трехчасовым перекрытием по районам аэропортов и штурмовым оповещениями и предупреждениями.

Период, в течение которого осуществляется взаимный обмен метеорологической информацией между аэропортами СССР и аэропортами других стран, устанавливается в зависимости от расписания движения самолетов, при этом:

а/ авиателеграф от аэропортов посадки и промежуточных аэропортов должен поступать в аэропорт вылета в период полетов самолетов, начиная за 3 часа до вылета и кончая спустя 1 час после расчетного времени посадки самолета.

Обмен авиателеграфом осуществляется по коду "АВРО" / FM 15-A/. В конце авиателеграфа обязательно указывается величина атмосферного давления на уровне аэродрома в миллиметрах с десятичными долями. Скорость ветра указывается в метрах в секунду;

б/ первый шестичасовой прогноз, являющийся предварительным должен быть передан из аэропорта посадки в аэропорт вылета не позднее чем за 3 часа до вылета из него первого самолета, последующие шестичасовые прогнозы с трехчасовым перекрытием передаются за час до начала срока их действия.

Обмен прогнозами погоды по району аэропортов осуществляется кодами "ТА" и "ТАПО" / FM 51A и FM 52A/, при этом скорость ветра указывается в метрах в секунду;

в/ обмен аэрологическими сведениями до максимальных высот, необходимых для оперативной работы, осуществляется по кодам КВ-03 / FM 52-A / КВ-04 / FM 55-A /;

г/ передача штурмовых сообщений в период полетов производится немедленно по мере возникновения опасности для авиации в воздухе в районе своего аэропорта и на гидрометеостанциях, расположенных по трассе.

Каждая радиостанция, которая имеет связь с самолетом, по первому требованию экипажа, передает на борт соответствующую метеорологическую информацию.

The exchange of meteorological information includes:

Exchange of flying weather, aerological reports, route six-hour weather forecasts with three-hour overlaps by areas of airports, and storm notices and warnings.

The period in which meteorological information is exchanged between the USSR airports and the airports of other countries is established depending on the flight time-table and, moreover:

a/ from the airports of landing and the intermediate airports, flying weather must be received at the airports of take-off in the period of flights every hour, beginning from three hours prior to the take-off and ending one hour after the estimated time of landing. Flying weather is exchanged in AERO code / FM 15-A/. The flying weather report must end with an indication of the atmospheric pressure at aerodrome elevation with an accuracy expressed in tenths of a millimetre. The wind velocity is given in metres per second.

b/ The first six-hour weather forecast which is preliminary shall be transmitted from the airport of landing to the airport of take-off not later than three hours before the first aircraft takes off; subsequent six-hour forecasts with three hours interlapping are transmitted one hour before their term of operation.

Weather forecasts for airport areas are exchanged in TAF and TAPOR codes / FM 51A and FM 52A/, wind velocity being given in metres per second.

c/ aerological reports up to the maximum altitude necessary for operational work are exchanged in FM 52A and FM 55A.

d/ Information concerning meteorological phenomena representing a special hazard to aviation occurred at the aerodrome or on route is transmitted immediately.

At the first request from the crew every radio station in contact with the aircraft transmits the corresponding meteorological information.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ИНДЕКСЫ
METEO CONTENTS

| ИМЕНОВАНИЕ ПУНКТА
Station | Индекс
Contents | Примечание
Remarks |
|------------------------------------|--------------------|-----------------------|
| Москва / Внуково
Moscow/Vnukovo | 27524 | |
| Москва / Кубинка
Moscow/Kubinka | Кубинка
Kubinka | |
| Вильнюс
Vilnius | 26730 | |
| Великие Луки
Velikiye Luki | 26477 | |
| Львов
Lvov | 33393 | |
| Винька
Vinsk | 26850 | |
| Вига
Viga | 26422 | |
| Рязань
Rjazan | Рязань
Rjazan | |

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

| МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ
METEO INFORMATION | | | | | | | |
|---|---|--------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------|--------------------|--|
| Станция
Station | Позывной
Call Sign | Время
Time | Частоты
кГц
Frequencies | Род пере-
дачи
Emission | Формы
Form | Индекс
Contents | Примечание
Remarks |
| МОСКВА / Вязово
MOSCOW/Vaukovo | У Г А Б
У Г А Б
У Г А Б
Думај
Dumaj | H-05-08
H-05-38 | 6072
3400 | A1 | Аеро,Таф | 27504 | По запросу "В" : 10000,
"В" : 15000, 10000, 10000,
и Работает в режиме "В" :
временно работает только
на русском языке
10000 и 15000. |
| | | H-05-15
H-05-45 | 11190, 7700, 4660
4500, 2770 | A1 A3 | Аеро,Таф | | |
| Пара
Riga | У А О И
У А О И
Дон
Don | H-24-27
H-04-37 | 5548
3072 | A1 A3 | Аеро,Таф | 20402 | По запросу "В" : 10000,
10000, 10000. |
| Минск
Minsk | Белкха
Belkha | H-21-24
H-01-04 | 5500 5500
2990 3120 | A3 | Аеро,Таф | 20477 | По запросу "В" : 10000,
10000, 10000. |
| Львов
Lvov | Керанка
Keranka | H-15-16
H-45-46 | 5650
3116 | A3 | Аеро,Таф | 20316 | |

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1
25X1
25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

КРАТКАЯ ИНСТРУКЦИЯ ЛЕТЧИКУ

ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПОСАДКИ С ПОМОЩЬЮ РАДИОКОМАНДНОЙ
СИСТЕМЫ Р. СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯSHORT INSTRUCTIONS TO THE PILOT-IN-COMMAND
FOR ACCOMPLISHING APPROACH-TO-LAND WITH THE HELP OF GROUND CONTROLLED
APPROACH SYSTEM /RSP-4/ AT YUKOVO AIRPORT

Для вылета самолета на посадку по радиолокационной системе командир корабля должен передать УКВ связи 118,1 мГц передатчику посадочной системы: "БСБ обеспечить заход на посадку по радиолокационной системе".

Заход самолета на посадку с помощью радиолокационной системы складывается из следующих этапов:

1. Вылет самолета на аэродром.
2. Построение маневра для вылета на линию посадки.
3. Снижение с посадочным курсом до вылета на визуальный полет.

ВЫЛЕТ САМОЛЕТА НА АЭРОДРОМ

Вылет самолета, как правило, осуществляется с помощью радиоконсоль на дальность привода радиостанции. После чего, в зависимости от безопасности, диспетчер посадки заводит самолет на посадку по прямоугольному маршруту.

При благоприятной погоде и отсутствии диспетчер посадки, в зависимости от курса полета, вылет самолета кратчайшим путем в район третьего разворота или непосредственно на линию посадки.

Самолет с неисправным радиоконсом, после обнаружения из борта радиоконсолью, вылетает в район аэродрома на безопасной высоте по командам диспетчера.

ПОСТРОЕНИЕ МАНЕВРА ДЛЯ ВЫЛЕТА НА ЛИНЮ ПОСАДКИ

Вылет самолета на линию посадки /осевая линия ВПП/ может осуществляться:

а/ по прямоугольному маршруту, если самолет находится в зоне ожидания;

б/ с маршрута при вылете самолета в район третьего разворота, если при данном курсе полета третий разворот будет выполнен не более чем на 120°;

в/ с маршрута непосредственно на посадочную линию, если курс полета отличается от посадочной не более чем на 30°.

1. При вылете на посадку по прямоугольному маршруту экипажу самолета подается команда на выполнение разворотов, поддержание курса следования и снижение до заданной высоты.

Например: "БСБ - первый разворот, курс 150°, снижайтесь до высоты 1500 метров". "БСБ - второй разворот, курс 60°, "БСБ" - третий разворот, курс 330°, снижайтесь до высоты 300 метров, "БСБ" - четвертый разворот, курс - 240°.

2. При полете самолета в район третьего разворота с маршрута, экипажу самолета подается команда на поддержание курса полета в третий разворот и снижение до заданной высоты.

Например: "БСБ" - курс 90°, снижайтесь до высоты 1500 метров.

При полете самолета к точке начала третьего разворота, подается команда на разворот. Например: "БСБ" - третий разворот, курс 330°, снижайтесь до высоты 300 метров.

In order to accomplish an approach-to-land procedure with the help of RSP-4 the pilot-in-command is to establish communication with the landing controller of the airport and to transmit on 118.1 mc/s: "BSB, provide approach-to-land with the help of RSP-4".

Approach-to-land with the help of RSP-4 consists of the following stages:

1. Approach to the Aerodrome.
2. Execution of manoeuvres in order to head an aircraft to the landing course line.
3. Descent with the heading of landing to a position from which approach-to-land can be accomplished visually.

APPROACH TO THE AERODROME.

Approach to the aerodrome as a rule is performed with the help of a radio compass in the direction of the outer locator.

When the aircraft reaches the position of the outer locator the controller gives instructions in accordance with regular succession to head the aircraft to the landing course line along rectangular route /traffic circuit/.

If the weather conditions are favourable the landing controller taking into consideration the heading of approach gives instructions to head the aircraft in the nearest way to the base leg or directly to the landing course line.

The aircraft with improper radio compass after being identified by the Surveillance Radar unit is given instructions by the controller to reach the aerodrome keeping the Obstacle Clearance Limit.

EXECUTION OF MANOEUVRES IN ORDER TO REACH THE LANDING COURSE LINE.

There are several manoeuvres to reach the landing course line /centre line runway/:

а/ traffic circuit, if the aircraft is in holding area.

б/ From the route to the base leg if the track on the route directly to the landing course line, if the track of the route differs from that of the course line not more than by 30°.

1. When executing the traffic circuit the crew is given instructions to perform procedure turns, to maintain necessary heading and to take prescribed altitude.

Example: "BSB - first procedure turn, heading 150°, descend to altitude 1500 metres"; "BSB - second procedure turn, heading 60°"; "BSB - third procedure turn, heading 330°, descend to altitude 300 metres"; "BSB - fourth procedure turn, heading 240°".

2. When approaching the area of the third procedure turn directly from the route, the crew is given the instruction to maintain the heading of approach to the third procedure turn and to descend to prescribed altitude.

Example: "BSB - heading 90°, descend to altitude 1500 metres".

When approaching the point of commencing of the third procedure turn, the aircraft is given the instruction to perform the turn. For instance: "BSB - third procedure turn, heading 330°, descend to altitude 300 metres".

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

При полете самолета к точке начала четвертого разворота - "БВВ" - четвертый разворот, курс 240°.

При полете самолета непосредственно к линии посадки, экипажу самолета передается команда на изменение курса выхода в район четвертого разворота под заданным углом к линии посадки и снижение до заданной высоты.

Например: "БВВ" - курс 230° / или курс 230°, снижайтесь до высоты 300 метров.

При подходе самолета к линии посадки дается команда на выполнение разворота / поворота, например "БВВ" - разворот на посадочный курс 240°.

Снижение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

После выхода самолета из четвертого разворота, экипажу в зависимости от нахождения самолета от линии посадки передается команда на удержание посадочного курса, или курса выхода / при уклонении, например: "БСВ" на линии посадки курс 240° или "БСВ" - курс 235, БСВ - подойдите к линии посадки, БСВ - возьмите посадочный курс 240°.

На удалении 7 км от начала ВПП, при подходе самолета к линии глиссады снижения - экипажу самолета дается команда выпустить носовое шасси самолета на снижение.

Диспетчер посадки при уклонении самолета от линии посадки или глиссады снижения, передает экипажу команду на изменение курса следования или вертикальной скорости снижения. Например: "БСВ" вы на линии посадки, выдерживайте посадочный курс 240°, ступай на заданные команды не требуется, "БСВ" - удаление 7 километров, выпускайте носовое шасси, снижайтесь".

"БСВ" - находитесь ниже глиссады на 20 метр, измените скорость снижения".

"БСВ" - подойдите к глиссаде, снижайтесь удаление 6 километров".

"БСВ" - удаление 5,5 км на линии посадки".

"БСВ" - отклонились влево на 200 м., возьмите курс 245°, удаление 4 км".

"БСВ" - подойдите к линии посадки, возьмите посадочный курс 240°, удаление 3,5 км".

"БСВ" - находитесь выше глиссады, измените скорость снижения".

"БСВ" - подойдите к глиссаде, снижайтесь удаление 2 км".

"БСВ" - на линии посадки снижение по глиссаде. Удаление 1 километр, перед ВПП, посадка разрешена".

Снижение по командам производится до перехода на визуальный полет. Дальнейший полет - снижение и посадка осуществляется визуально.

Повторный захват самолета на посадку

Повторный захват самолета на посадку производится в случаях больших отклонений самолета от глиссады снижения или линии посадки, в момент пролета ближнего привода.

Для ухода на 2-й круг экипажу самолета подается команда, например: "БСВ, уходите на второй круг".

Выход самолета на посадку, после ухода на второй круг, производится по установленному прямоугольному маршруту.

Второй разворот к точке начала четвертого разворота - "БВВ" - четвертый разворот, курс 240°.

When approaching the landing course line directly from the route, the crew is given the instruction to hold for the area of the fourth procedure turn holding the prescribed heading relative to the landing course line and to descend to due altitude.

Example: "BSB heading 230° / or heading 230°, descend to altitude 300 metres."

When approaching the landing course line the command is given to perform a turn in. Example: "BSB - turn in toward the course line 240°".

Descent on the course line should be performed up to the commencement of VFR flight.

After the completion of the fourth / final procedure turn the crew / owing to the position of the aircraft / is given the instruction to proceed on to the course line or to steer to reach the course line / in case of deviation. If the aircraft is deviated from the course line a certain magnetic heading is included in the command so that the aircraft might reach it again.

Example: "BSB - on the course line 240° / Example: "BSB - heading 235°, BSB steer towards the course line, BSB you have reached the course line 240°".

At a distance of 7 km from the approach end of the runway when reaching the glide path the instruction is given to the crew to lower the landing gear / undercarriage / and to begin descending.

In case of the aircraft having deviated from the course line or from the glide path the instruction is given by the controller to change the flight heading or the vertical rate of descent.

Example: "BSB - you are on the course line 240°, hold it. No answer to the following signals is necessary."

"BSB - distance to the approach end of the runway in use 7 km, lower the landing gear, descend."

"BSB - you are 20 m below the glide path, change the rate of descent."

"BSB - you have reached the glide path, descend, distance to the approach end of the runway in use 6 km."

"BSB - distance to the runway 5,5 km, you are on the course line."

"BSB - you have deviated 200 m to the left, take course 245°, distance to the runway 4 km."

"BSB - you have reached the course line 240°, hold it, distance to the runway 3,5 km."

"BSB - you are above the glide path, change the rate of descent."

"BSB - you have reached the glide path descent, distance to the runway 2 km."

"BSB - you are on the course line and on the glide path, distance to the runway 1 km, the runway is before you, you are cleared to land."

The commands / signals / are ceased at the commencement of VFR landing. After that moment descent and landing are performed VFR only.

OVERSHOOT PROCEDURE

Overshoot procedure is performed in case of the aircraft having deviated from the course line or the glide path considerably when passing the inner marker locator.

In this case the controller gives the following command / signal / to the crew:

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

ПРИЛОЖЕНИЕ

К ИНСТРУКЦИИ ПО ПОЛЕТУ САМОЛЕТОВ НА ПОДХОДЕ К АЭРОПОРТУ
ПОСРЕДСТВОМ РАДИОТЕЛЕВИЗОРНОЙ СИСТЕМЫ ПОДХОДА
В АЭРОПОРТУ ВУКОВО

ATTACHMENT

to the instruction for accomplishing approach-to-land
with the help of ground controlled approach system
at the airport Vukovo. Phrasology /ICAO/.

| Этапы полета | Полеты-информация | Краткое содержание полета | Этапы полета | Полеты-информация | |
|--|-------------------|---|---|-------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | |
| Первоначальная связь /на частоте...../ | Самолет | Байкал я САС БСБ прощу посадочный локар - прием. | Initial contact /on frequency...../ | Aircraft | Bajkal - This is Bajkal and request CTA - Over. |
| | Байкал | Б я Байкал вас понял, свяжитесь со Старт-одним на /частота/ мегациклов - при отсутствии связи - свяжитесь снова с Байкалом - повторите - прием. | | Bajkal | BSB this is Bajkal roger - Contact start-one on megacycles - If radio contact lost revert to Bajkal - Readback - Over. |
| | Самолет | Байкал - Вас понял - БСБ должен сменить частоту на мегациклов - при отсутствии связи - свяжитесь снова с Байкалом - прием. | | Aircraft | Bajkal roger - BSB is to change frequency to megacycles - If radio contact lost I am to revert to Bajkal - Over. |
| | Байкал | БСБ поняли правильно - конец. | | Bajkal | BSB that is correct - Out. |
| | Самолет | Устанавливает связь со Старт-Одним. | | Aircraft | Gets into contact with the Start -One. |
| Предварительные инструкции /на частоте...../ | Старт-Один | БСБ я Старт-Один - сообщите курс и эшелон - прием. /Эшелон отсчитывается по высотометру, шкала которого установлена на давление 760 мм ртутного столба/. | Preliminary instruction /on frequency...../ | Start-One | BSB this is Start-One - Report heading and altitude - Over. /Altitude is read from altimeter the scale of which is set up on pressure 760 millimetres of Hydrargyrum. |
| | Самолет | Старт-Один - я БСБ - курс 135 - эшелон 1200 - прием | | Aircraft | Start-One this is BSB - Heading 135 - Altitude 1200 metres - Over. |
| | Старт-Один | БСБ разворот направо - курс 180 для опознавания - повторите - прием. | | Start-One | BSB turn right - Heading 180 /wun ait zero/ metres for identification - Readback - Over. |
| | Самолет | БСБ должен сделать разворот направо - курс 180 для опознавания - прием. | | Aircraft | BSB is to turn right heading 180 /wun ait zero/ for identification - Over. |
| | Старт-Один | БСБ держите связь на опознавании - прием. | | Start-One | BSB transmit for identification - Over. |
| | Самолет | САС БСБ /нажимает кнопку микрофона в течение 20 секунд/ САС БСБ. | | Aircraft | SAS BSB /presses microphone button for 20 seconds/ SAS BSB. |
| | Старт-Один | САС БСБ опознан 15 километров - северо-запад от аэропорта - разворот налево. Курс 120 - держите эшелон 1200 /или начинайте снижение до высоты метров - Повторите - Прием. | | Start-One | SAS BSB identified 15 /wun fifte/ kilometres north-west of airport - Turn left heading 120 / wun too zero/-/or commence descent to altitude...../ metres - Readback -Over. |
| | Самолет | БСБ опознан 15 километров - северо-запад от аэропорта - я должен сделать разворот налево - курс 120 держать эшелон 1200 /или снижаться на метров - Прием. | | Aircraft | BSB is identified 15 /wun fifte/ kilometres north-west of airport - I am to turn left - Heading 120 /wun too zero/ and maintain 1200 /wun too zero zero/-/or commence descent to altitude of...../ metres - Over. |

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

| 1 | 2 | 1 | 2 |
|---------------------|--|----------------------|--|
| Старт-Один | БСБ - Покази правильно установите высотомер на давление 746,5 / семь четыре шесть запятая пять / миллиметров установите. Снизайтесь до высоты метров. Повторите - Прием. | Start- One | BSB that is correct - Set up altimeter on pressure of 746,5 / seven four six daycesimal five/ millimetres is set up. I am descending to altitude ... metres - Over. |
| Самолет | Давление 746,5 / семь четыре шесть запятая пять / миллиметров установите. Снизайтесь до высоты метров - Прием. | Aircraft | Pressure 746,5 / seven four six daycesimal five/ millimetres is set up. I am descending to altitude ... metres - Over. |
| Старт-Один | БСБ установите гироскопас по магнитному компасу - Прием. | Start- One | BSB set up giro on magnetic bearing - Over. |
| Самолет | Гироскопас по курсу установлен - Прием. | Aircraft | Giro setting completed - Over. |
| Старт-Один | БСБ покажи правильно - Уменьшите скорость для подхода. Проверьте кабину для посадки - Прием. | Start- One | BSB roger - Reduce to approach speed - Perform cockpit check for landing - Over. |
| Самолет | Проверка кабины проведена - Прием. | Aircraft | Cockpit check completed - Over. |
| Заход по Start-Один | БСБ разворот налево - Курс 332 - Снизайтесь до высоты метров - Повторите процедуру - Прием. | Approach- Start- One | BSB turn left heading 332 / three three two / Descend to height of ... metres - Readback - Over. |
| Самолет | БСБ должен сделать разворот налево курс 332 - Снизайтесь до высоты метров - Прием. | Aircraft | BSB is to turn left heading 332 / three three two / and descend to the height of ... metres - Over. |
| Старт-Один | БСБ нах нах между первым и вторым разворотом - Прием. | Start- One | BSB is nicely over us on cross-wind leg - Over. |
| Самолет | БСБ понял - Прием. | Aircraft | BSB roger - Over. |
| Старт-Один | БСБ разворот налево курс 242 - Повторите - Прием. | Start- One | BSB turn left heading 242 / too four too / - Readback - Over. |
| Самолет | БСБ должен сделать разворот налево, курс 232 - Прием. | Aircraft | BSB is to turn left heading 232 / too three too / - Over. |
| Старт-Один | БСБ - нет - покажи неправильно - БСБ - разворот налево курс 242 - Повторите курс 242 - Повторите - Прием. | Start- One | BSB negative - BSB turn left heading 242 / too four too / - Readback - Over. |
| Самолет | Вас понял - БСБ должен сделать разворот налево курс 242 - Прием. | Aircraft | Roger - BSB is to turn left 242 / too four too / - Over. |
| Старт-Один | Покази правильно - Посадочный курс 62 градуса - Высота облаков 100 метров - Видимость 2 километра - Ветер 12 метров / сек. на посадочной полосе дикка - Прием. | Start- One | That is correct - BSB runway 62 / six too / - Ceiling 100 / wun zero zero/ metres - Visibility 2 / too/ kilometres - Wind 12 / wun too/ metres per second - Light hase on runway - Over. |
| Самолет | Вас понял - Прием. | Aircraft | Roger - Over. |
| Старт-Один | БСБ разворот налево курс 152 - Задайте высоту 300 метров - Повторите - Прием. | Start- One | BSB turn left heading 152 / wun five too/ height 300 / three zero zero/ metres - Readback - Over. |
| Самолет | БСБ должен сделать разворот налево курс 152 - Задайте высоту 300 метров - Прием. | Aircraft | BSB is to turn left heading 152 / wun five too/ height 300 / three zero zero/ metres - Over. |

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

| | |
|--|---|
| 1 | 2 |
| <p>Старт-Один БСБ разворот налево курс 62 - Прием.</p> <p>Самолет БСБ должен сделать разворот налево курс 62 - Прием.</p> | <p>Start-One BSB turn left heading 62 /six too/ - Over.</p> <p>Aircraft BSB in to turn left heading 62 /six too/ - Over.</p> |
| <p>Окончательный ОДИН БСБ на последней прямой - 12 километров от ВПП - Сообщите высоту - Прием.</p> | <p>Final approach-Start-One BSB on final approach 12 /wun too/ kilometres from runway - Report height - Over.</p> |
| <p>Самолет БСБ понял - Высота 300 метров - Прием.</p> | <p>Aircraft Roger - Height 300 /three zero zero/ metres - Over.</p> |
| <p>Старт-Один БСБ при потере связи держите курс 62 наберите высоту дометров и свяжитесь снова с Байкалом - Прием.</p> | <p>Start-One BSB if radio contact lost maintain heading 62 /six too/ climb till metres and revert to Bajkal - Over.</p> |
| <p>Самолет БСБ понял - Прием.</p> | <p>Aircraft Roger - Over.</p> |
| <p>Старт-Один БСБ допустимая высота снижения для этого курса 50 метров по глиссаде - Повторите - Прием.</p> | <p>Start-One BSB obstacle clearance limit 50 /fife zero/ metres on glide path of this approach - Readback-Over.</p> |
| <p>Самолет Допустимая высота снижения для курса 62 50 метров - Прием.</p> | <p>Aircraft Obstacle clearance limit for heading 62 /six too/ is 50 /fife zero/ metres. - Over.</p> |
| <p>Старт-Один БСБ в Старт-Один - Посланный курс 62 правильный - Как меня слышите - Прием.</p> | <p>Start-One BSB this is Start - One - Landing heading 62 /six too/ is good - How do you read - Over.</p> |
| <p>Самолет Все понял - Связимость хорошая /удовлетворительная, полная/ - Прием.</p> | <p>Aircraft Roger - Good /satisfactory, bad/ reading - Over.</p> |
| <p>При плохой связи дальнейшее снижение на посадку не разрешается/.</p> | <p>/ If reading is bad further approach-to-land is not allowed/.</p> |
| <p>Старт-Один БСБ понял - На команды не отвечать. БСБ 9 километров от ВПП. БСБ курс хороший проверьте выпуск шасси и замки - БСБ на подходе к глиссаде - Сейчас снижайтесьметров / секунду - Я повторяюметров/секунду. БСБ на глиссаде 7 километров от ВПП - Повторите вправо 5 градусов новый курс 67 - Я Повторяю 67 - 5 километров от ВПП - Ниже глиссады 20 метров - Уменьшите скорость снижения - 4 километра от ВПП на входе в глиссаду - Повторите вправо 5 градусов новый курс 62 - БСБ на глиссаде - Разрешено посадку - Проверьте шасси и закрылки - 1,3 километра от ВПП - Сбавьте скорость снижения - Курс 62 хороший на глиссаде - Высота 50 метров - БСБ берите посадку на себя.</p> | <p>Start-One Roger - Do not reply to further instructions - BSB 9 /niner / kilometres from runway - BSB heading is good - Check wheels down and locked -BSB approaching glide path - Commence descent now.... metres per second - I say againmetres per second - BSB on Glide Path 7 /seven/ kilometres from runway - Turn right 5 /fife/ degrees new heading 67 /six seven/ - I say again 67 /six seven/ - 5 /fife/ kilometres from runway - Below Glide Path 20 /too zero/ metres - Adjust rate of descent - 4 /fower/ kilometres from runway returning nicely to Glide Path - Turn left 5 /fife/ degrees new heading 62 /six too/ - BSB on Glide Path - Cleared to land - Check wheels and flaps - 1,3 /wun dayaseemal three/ kilometres from runway - Adjust rate of descent - Heading 62 /six too/ is good on Glide Path - Height 50 /fife zero/ metres - BSB takeover for landing.</p> |
| <p>Самолет/Производит посадку визуально/.</p> | <p>Aircraft /Performs landing visually /VFR/.</p> |

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

NOTAMS

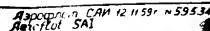
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

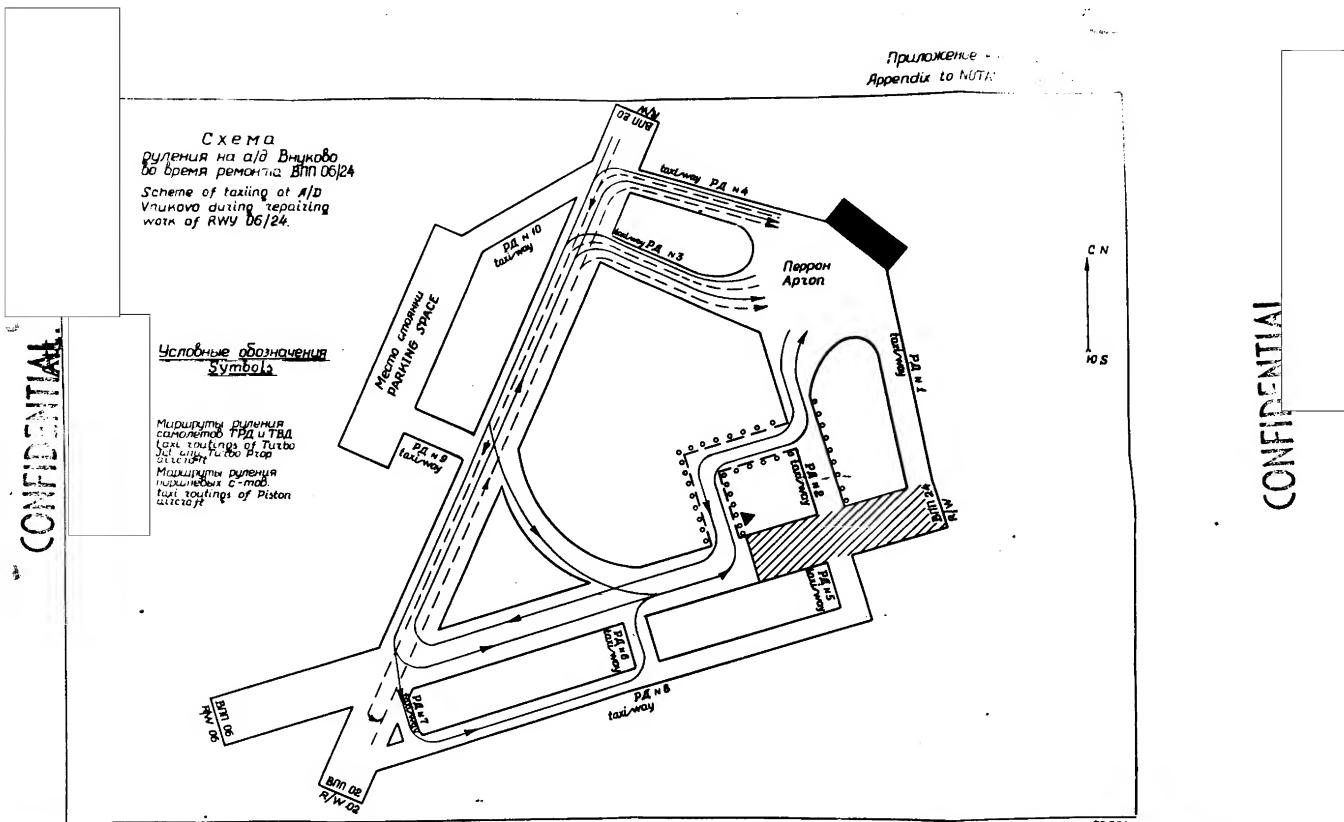
Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied



CONFIDENTIAL

25X1



25X1

Page Denied

Next 5 Page(s) In Document Denied

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

LIST

APPENDIX

OF SERVICES UNDER GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION FLEET.
MOSCOW CITY AIR AGENCY, MOSCOW/VNUKOVO AIRPORT AND OTHER AIR-
PORTS OF CIVIL AVIATION FLEET OF USSR WITH THEIR FULL AND
ABBREVIATED FORMS OF DESIGNATION AND MAIN QUESTIONS THEY ARE
TO BE ADVISED ON RESPECTIVELY.

Full form of designation Abbreviated Questions they are to
form of des. be advised on

MOSCOW/GENERAL DEPARTMENT

EUUU

OF CIVIL AVIATION

FLEET /AEROFLOT/

| | | |
|---|------|--|
| 1. DEPARTMENT OF INTER-
NATIONAL AIR SERVICES | AVA | Organisation and operation
activity on international
lines. |
| 2. CENTRAL SERVICE OF AIR
TRAFFIC | ATCC | Prior air traffic control
notices for carrying out
and providing additional
and non-scheduled flights,
change of date or schedule
of flights, flight plan and
air traffic. |
| 3. SERVICE OF AIR TRANSPOR-
TATION | OPA | Organisation of mass trans-
portation of passengers
and cargo and commercial
aspects of additional and
non-scheduled flights. |
| | OPB | Schedule of air traffic on
international air lines. |
| 4. AERONAUTICAL INFORMATION
SERVICE AND NOTAM OFFICE | NOF | Aeronautical information |
| 5. TELECOMMUNICATION SERVICE | TEL | Communication |
| 6. METEOROLOGICAL SERVICE | MET | Meteorological information |

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

MOSCOW CITY AIR AGENCY

EUU

1. BOOKING OFFICE FOR
INTERNATIONAL FLIGHTSRES AFL Reservation for transport-
ation of passengers and
cargo on international air
lines and in advance pay-
ment of transportation.2. BOOKING OFFICE FOR
DOMESTIC FLIGHTSAGT AFL Reservation for transport-
ation of passengers on
domestic lines of USSR.MOSCOW/VNUKOVO AIRPORT

EUU

1. AIRPORT ADMINISTRATION

CHF Operation activity of
airport.2. AREA SERVICE OF AIR
TRAFFICACC Flight plan, air traffic
control clearances
/coordination/ for flights
and air traffic.3. AERODROME SERVICE OF
AIR TRAFFIC

TWR Air traffic.

4. SERVICE OF AIR TRANS-
PORTATIONOPM Transportation of passen-
gers, cargo and mail and
handling of passengers.OPP Requests to provide cater-
ing for passengers.OPR Lost-and-Found /baggage,
cargo and mail tracing/.

5. TELECOMMUNICATION SERVICE

TEL Communication

6. METEOROLOGICAL SERVICE

MET Meteorological information.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

INTERNATIONAL AIRPORTS OF CIVIL AVIATIONIATA 4-letter place
name abbreviation.FLEET

| | | |
|-------------------------------------|-----|--|
| 1. AIRPORT ADMINISTRATION | CHF | Operation activity of airport |
| 2. AREA SERVICE OF AIR TRAFFIC | ACC | Flight plan, air traffic control clearances /coordination/ for flight and air traffic. |
| 3. AERODROME SERVICE OF AIR TRAFFIC | TWR | Air traffic. |
| 4. SERVICE OF AIR TRANSPORTATION | OPR | Transportation of passengers, cargo and mail, handling of passengers, request to provide catering for passengers and lost-and-found baggage, cargo and mail tracing. |
| 5. TELECOMMUNICATION SERVICE | TEL | Communication. |
| 6. METEOROLOGICAL SERVICE | MET | Meteorological information. |

REMARKS:

1. when directing messages to airport MOSCO /YUKOVO about flight plan and air traffic /DEP, ARR, DEL, CIL, etc./, the address ATCC EUUU should be added.
2. when directing messages to airport MOSCO /YUKOVO about meteorological information /AERO, TAF, etc./, the address MET EUUU should be added.
3. when directing messages to the representatives of foreign air companies in MOSCO and MOSCO /YUKOVO airport, 4-letter abbreviation EUUU /for the representatives in MOSCO/ and EU /for the representatives in MOSCO /YUKOVO airport/ should be used.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied



25X1

CONFIDENTIAL



25X1

57

ПРАВИЛА
полётов иностранных гражданских
воздушных судов на территории СССР

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

Утверждаю.
Начальник ГУГВФ
П. Жигарев.
9 апреля 1957 г.

**ПРАВИЛА
полётов иностранных гражданских воздушных судов
на территории СССР**

(Издаются на основании ст. ст. 5, 93—95 Воздушного кодекса
Союза ССР)

1. Всякий полет воздушного судна, при котором по соответствующим разрешениям и по установленным правилам пересекается государственная граница СССР, признается международным полетом.

2. Международные полеты иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР могут производиться:

а) на основании соглашений о воздушных сообщениях, заключаемых правительством СССР с правительствами иностранных государств;

б) на основании специальных разрешений на полеты, оформляемых в дипломатическом порядке через Министерство иностранных дел СССР.

3. Регулярные полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, производятся по расписанию полетов, которое должно быть предварительно представлено иностранным авиатранспортным предприятием на согласование Главному управлению Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

Нерегулярные полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, производятся по заявке, которая должна быть подана иностранным авиатранспортным предприятием в Главное управление ГВФ не менее, чем за 24 часа до начала полета.

4. Полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании специальных разрешений, оформляемых в дипломатическом порядке через МИД СССР, производятся только при наличии на борту иностранного воздушного судна советского экипажа сопровождения (штурмана и радиста), если иное особо не оговорено в разрешении.

5. Разрешение на полет должно быть запрошено по дипломатическим каналам не позднее, чем за 5 дней до начала полета. Заявление с просьбой о выдаче такого разрешения подается в стране приписки воздушного судна.

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

6. Указанное в пункте 5 настоящих Правил заявление должно содержать следующие данные:

- государственную принадлежность воздушного судна,
- тип воздушного судна,
- бортовой опознавательный знак (номер воздушного судна),
- позывной воздушного судна радиомикрофоном и радиотелеграфом.

— диапазон частот коротковолновых и ультракоротковолновых радиостанций, которые воздушное судно может использовать в полете.

— фамилия и имя командира экипажа,

— состав экипажа по фамилиям: первого летчика, второго летчика, штурмана, бортового и других членов экипажа, а также количество пассажиров на борту.

— минимальная высота, при которой разрешена посадка экипажа на данном типе воздушного судна,

— пункт назначения полета на территории СССР,

— цель полета,

— дата и время вылета из начального аэропорта,

— желательный маршрут,

— максимальный полетный вес воздушного судна.

7. Экипажи иностранных воздушных судов при полете в воздушном пространстве СССР обязаны подчиняться настоящим Правилам полетов иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР.

Под воздушным пространством Союза ССР понимается воздушное пространство над сухопутной и водной территорией Союза ССР, а том числе и над советскими территориальными водами, установленными законодательством Союза ССР.

8. На иностранные воздушные суда, их экипажи и пассажиров, во время их нахождения на территории Советского Союза, распространяются законы, действующие в СССР.

9. К лицам, прибывающим в пределы Советского Союза и отбывающим из него на иностранных воздушных судах, применяются общие правила о въезде и выезде, а также транзите через СССР.

10. Для полетов иностранными воздушными судами государственной границы СССР устанавливаются воздушные коридоры (воронки), а для полетов над территорией Советского Союза — воздушные трассы.

Ширина воздушной трассы устанавливается в пределах 20 км, по 10 км от оси воздушной трассы. Однако в отдельных районах (зонах) ширина воздушной трассы может быть уменьшена до 10 км.

11. При перелетах государственной границы СССР экипажи иностранных воздушных судов за 100—150 км сообщают Району диспетчерской службы микрофоном на русском языке: «подхожу к границе и прошу разрешения на ее перелет, высота полета, бортовой номер воздушного судна», после перелета государственной

границы СССР — «перелетел границу, высота и номер воздушного судна».

При невозможности продолжать полет по плану (по неблагоприятным метеословениям, неисправности материальной части и другим причинам) разрешается обратный перелет государственной границы СССР, через тот же коридор, при этом экипажи воздушных судов обязаны сообщить на русском языке в диспетчерский аэропорт, с которым держат связь — «возвращаюсь назад, бортовой номер воздушного судна, высота полета».

12. Полеты иностранных воздушных судов на территории Советского Союза производятся на эшелонированных высотах в зависимости от направления полета.

13. Высота полета (эшелон) устанавливается: — по высотомеру, шкала давлений которого установлена на давление Р-760 мм ртутного столба;

— при направлении маршрутов с истинными путевыми углами, отсчитываемыми от истинного (географического) меридиана в пределах от 0° до 179° — 600 м, 1200 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м, 3600 м и так до 6000 м, через каждые 600 м высоты. Начиная с высоты 6000 м и выше через 2000 м;

— при направлении маршрутов с истинными путевыми углами, отсчитываемыми от истинного (географического) меридиана в пределах от 180° до 359° — 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м и так через 600 м до 5700 м. Начиная с высоты 5700 м и выше, высота эшелонов устанавливается через каждые 2000 м.

Переход на установленные в СССР правила эшелонирования экипажей страны, где правила эшелонирования иные, производится по указанию Района диспетчерской службы.

Влет в пределы СССР производится на заданной Районом диспетчерской службы экипажу высоте (эшелоне) по высотомеру, шкала давлений которого установлена на давление Р-760 мм ртутного столба.

14. Пределы (диапазоны) высот (эшелонов) для каждого полета иностранного воздушного судна указываются в каждом отдельном случае вместе с разрешением на полет.

15. Высота полета (эшелона) устанавливается в каждом отдельном случае планом полета, утвержденным соответствующей инстанцией авиадиспетчерской службы Гражданского воздушного флота, в пределах зоны действия которой планируется полет.

16. Изменение установленной планом высоты (эшелона) полета иностранных воздушных судов в пределах территории СССР как накануне, так и во время полета, независимо от метеорологических условий, может быть осуществлено только с разрешения соответствующей авиадиспетчерской службы Гражданского воздушного флота СССР, руководящей движением данного воздушного судна.

17. Отклонения от границ воздушного коридора при перелете государственной границы СССР и установленной воздушной трассы

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

пределах территории Советского Союза — категорически запрещается.

18. При неуверенности в правильности выполнения установленных правил полета экипаж иностранного воздушного судна обязан немедленно сообщить соответствующую авиадиспетчерскую службу Гражданского воздушного флота СССР и запросить свое дальнейшее действие.

19. В случаях отклонения иностранного воздушного судна от воздушной трассы, авиадиспетчерская служба, руководящая движением данного воздушного судна, оказывает возможную помощь в выходе его на установленную воздушную трассу, однако она не несет ответственности за этот полет никакой ответственности.

20. Посадка воздушных судов на аэродром может быть произведена только с разрешения диспетчерской службы данного аэродрома.

21. На борту каждого иностранного воздушного судна, совершающего регулярный или эпизодический полет на территории СССР, должны быть следующие документы:

- удостоверение о регистрации воздушного судна,
- удостоверение о пригодности воздушного судна к полету,
- существующие удостоверения для каждого члена экипажа согласно специальности,
- полетный бортовой журнал,
- ведомости и формуляры на радиоаппаратуру, находящуюся на борту воздушного судна,
- список пассажиров с указанием фамилий и места назначения.

22. При совершении полета к грузу с указанием наименования груза, сопроводительная ведомость к грузу с указанием наименования груза.

23. При совершении посадки в пределах Советского Союза соответствующие органы СССР имеют во всех случаях право осматривать воздушное судно и проверять все документы, которыми оно должно быть снабжено.

24. При полете на территории Советского Союза иностранным воздушным судном запрещается перевозить взрывчатые вещества, оружие, боеприпасы, отравляющие вещества, военное снаряжение и боеприпасы, гадюки.

25. Иностранное воздушное судно, совершающее полет в воздушном пространстве СССР и нарушающее установленный режим полета, или не выполняющее команд авиадиспетчерской службы Гражданского воздушного флота, руководящей полетом данного иностранного судна, считается нарушителем и дежурными самолетами противовоздушной обороны принуждается к посадке на ближайший аэродром.

25. Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны воздушному судну (с момента) и ответные сигналы:

| № п/п | Значение сигнала | Подача сигнала (команды) | |
|---|---|---|---------------------|
| | | Самолетами противовоздушной обороны | Ракетами |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| а) Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны | | | |
| 1 | «Внимание, Вы — самолет-нарушитель» | Днем
При показывании с крыла на крыло
Ночью
При мигании аэронавигационными огнями | Одна зеленая ракета |
| 2 | «Следуйте за мной» | Днем
Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома посадки с креном 20°, обозначая себя показыванием с крыла на крыло.
Ночью
Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома с креном 20°, обозначая себя миганием аэронавигационными огнями | Одна зеленая ракета |
| 3 | «Произведите посадку на этом аэродроме» | Днем
а) При визуальной видимости аэродрома — круг над аэродромом посадки;
б) при подходе к аэродрому за облаками круг над аэродромом и свет на посадочный курс.
Ночью
Звук на посадочный курс с включением посадочных огней (фар) | Одна зеленая ракета |
| 4 | «Выполняйте мои команды, в противном случае Ваша безопасность не гарантируется» | Днем
Многочисленное показывание с крыла на крыло или полет на параллельных курсах.
Ночью
Многочисленное мигание аэронавигационными огнями при полете на параллельных курсах. | Одна красная ракета |

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

| Исход сигнала (команды) | | |
|-------------------------|--|-----------|
| Сигнал | Содержание сигнала (команды) | Пояснение |
| 1 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) парашютистам | |
| 2 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу | |
| 3 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) пассажирам | |
| 4 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 5 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 6 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 7 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 8 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 9 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 10 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 11 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 12 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 13 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 14 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 15 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 16 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 17 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 18 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 19 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 20 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 21 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 22 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 23 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 24 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 25 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 26 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 27 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 28 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 29 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 30 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 31 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 32 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 33 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 34 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 35 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 36 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 37 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 38 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 39 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 40 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 41 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 42 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 43 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 44 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 45 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 46 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 47 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 48 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 49 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 50 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 51 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 52 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 53 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 54 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 55 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 56 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 57 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 58 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 59 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 60 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 61 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 62 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 63 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 64 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 65 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 66 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 67 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 68 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 69 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 70 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 71 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 72 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 73 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 74 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 75 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 76 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 77 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 78 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 79 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 80 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 81 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 82 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 83 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 84 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 85 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 86 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 87 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 88 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 89 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 90 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 91 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 92 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 93 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 94 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 95 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 96 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 97 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 98 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 99 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |
| 100 | Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) экипажу и пассажирам | |

Иностранное воздушное судно, совершившее посадку на территории Советского Союза при обстоятельствах, указанных в пункте 21, может продолжать полет только с разрешения Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

22. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:

- а) воздушное судно — земля, земля — воздушное судно; воздушное судно — воздушное судно;
- б) при радиотелеграфной связи употребляется Q код;
- в) единицы измерения употребляются: длина — в километрах, температура — в градусах (Цельсия), барометрическое давление — в миллиметрах ртутного столба, окружность — в градусах.

23. При полете на территории Советского Союза экипажи иностранных воздушных судов обязаны осуществлять связь в соответствии с требованиями (таблицы), определяемых Главным управлением Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

24. Воздушное судно, без наличия двусторонней связи с диспетчерской службой запрещается. В случае отказа в полете экипаж обязан произвести посадку на ближайший аэродром.

25. Разрешенный досмотр прибывающих из-за границы и вылетающих за границу воздушных судов, перевозимых на них грузов, багажа и ручной клади пассажиров и членов экипажа осуществляется в соответствии с действующими в СССР таможен-

ными правилами. Пассажиры воздушных судов при вылете из СССР и при вылете из СССР в аэропортах и других местах, где находятся таможенные учреждения и пограничные контрольно-пропускные пункты, проверяются.

30. Если экипаж иностранного воздушного судна вынужден, в связи со стихийным бедствием, произвести посадку в аэропорту, в том числе в запасных аэропортах, командир экипажа обязан немедленно уведомить авиационную службу, управляющую данным воздушным судном, которая примет соответствующие меры по его безопасности и оказанию помощи экипажу и пассажирам.

31. Все перевозимые на воздушном судне фотоаппараты и киноаппараты (в том числе и те, на которые имеется письменное разрешение) должны храниться в закрытых чемоданах, не заряженные и запечатанные.

Фотографирование с самолета запрещается. Нахождение на борту аппаратуры, позволяющей производить аэрофото съемку и другие виды специальной съемки (в том числе и в упакованном виде), запрещается.

32. Сбрасывание с воздушных судов каких-либо предметов и пользование парашютом в воздушном пространстве СССР допускается только в случае бедствия. Парашют может находиться на воздушном судне только при условии указания на это в разрешении на полет.

33. В случае заболевания члена экипажа или пассажира командир экипажа обязан с борта воздушного судна или после посадки уведомить об этом авиадиспетчерскую службу аэропорта посадки с тем, чтобы была оказана необходимая и своевременная медицинская помощь.

34. За нарушение правил полетов (полет в пределах Советского Союза или вылет из его пределов без разрешения, посадка воздушного судна вне назначенных основных и запасных аэродромов, несоблюдение указаний в разрешении воздушных коридоров полета государственной границы и воздушных трасс, полет без наличия двусторонней связи), виновные несут уголовную ответственность по законам СССР.

В тех случаях, когда нет оснований для привлечения виновных к уголовной ответственности, начальник Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР вправе наложить на нарушителя в административном порядке штраф до 3000 рублей.

35. При радиосвязи иностранного воздушного судна с диспетчерской службой Гражданского воздушного флота названия аэропортов и пунктов передаются по их географическому наименованию на русском языке.

Таб. РИО ГУГВФ Зак 809 (17)

CONFIDENTIAL

25X1

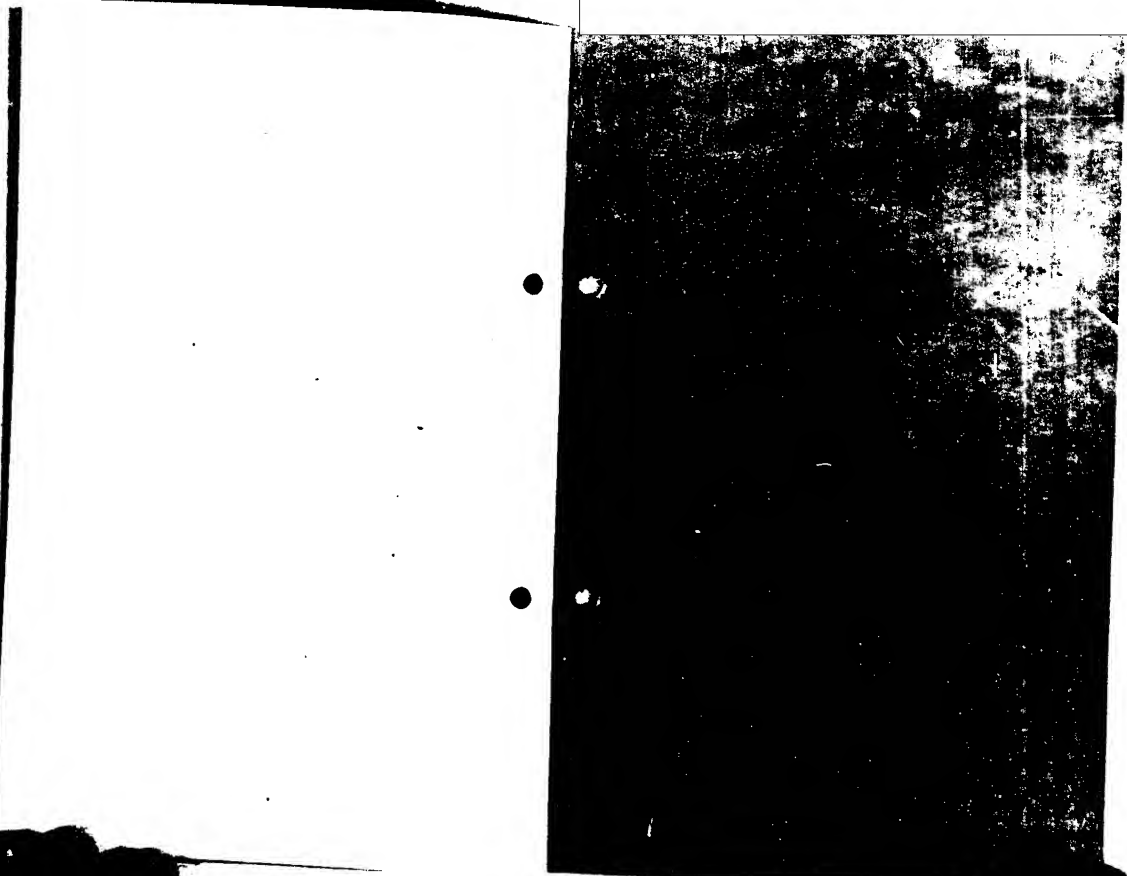


25X1

CONFIDENTIAL



25X1



CONFIDENTIAL



25X1

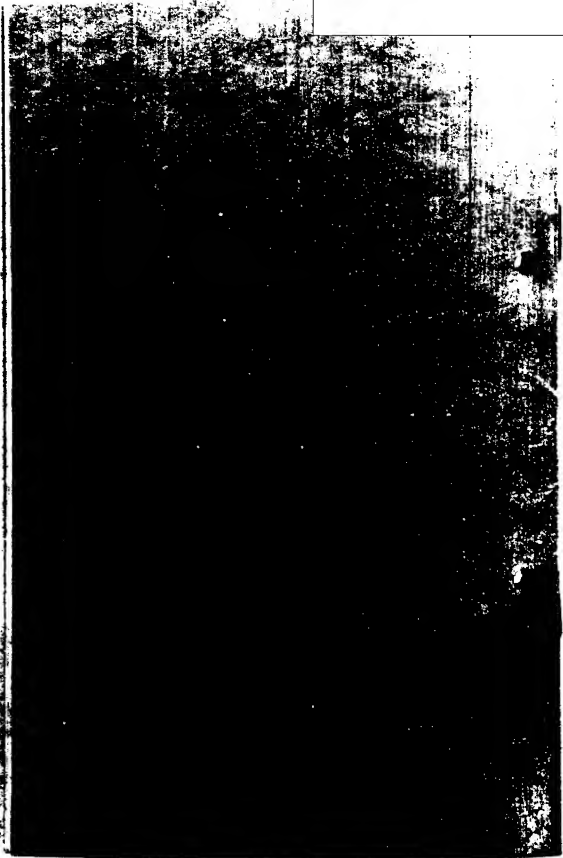
[Redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

[Redacted]

25X1



CONFIDENTIAL

[Redacted]

25X1

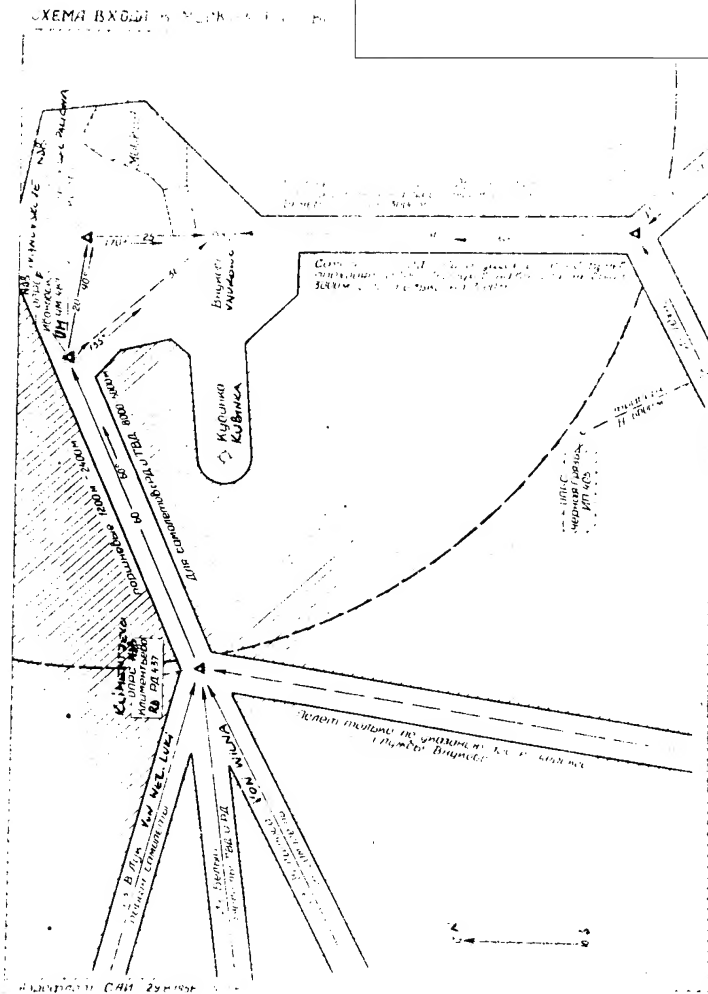
25X1

Page Denied

Next 2 Page(s) In Document Denied

CONFIDENTIAL

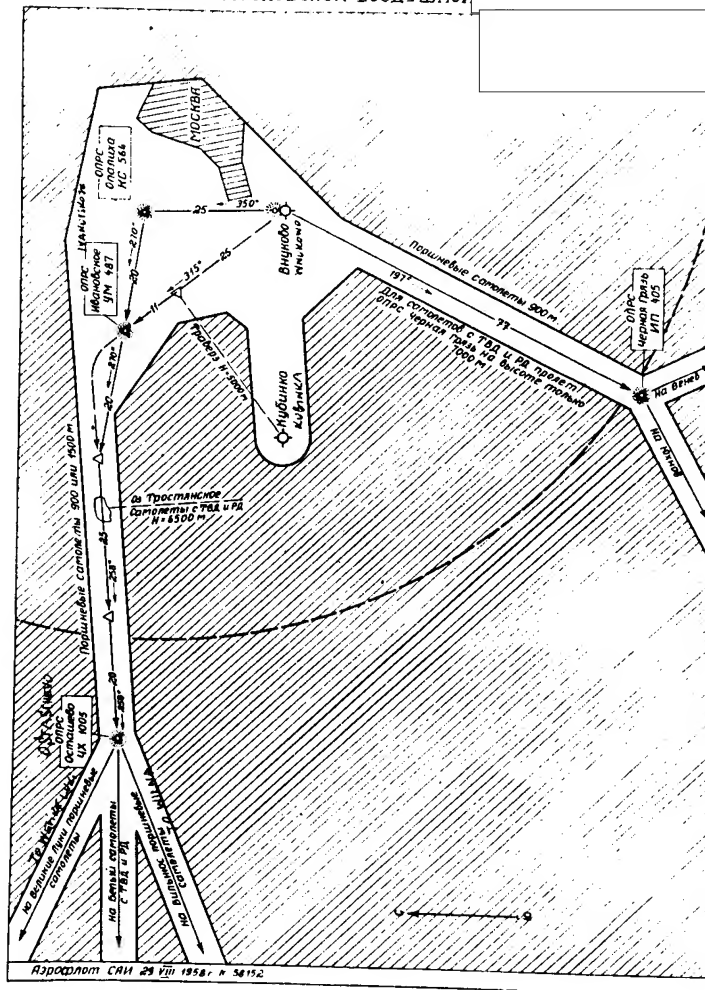
25X1



CONFIDENTIAL

25X1

СХЕМА ВЫХОДА ИЗ МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

14/6/1958

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Approved to be used in the U.S.S.R. only.

| Зашифрование - Encode | | Расшифрование - Decode | |
|---|--|--|---|
| Название города
/аэродрома/
Name of city
/aerodrome/ | Условное
обозначение
Abbrevi-
ation | Условное
обозначение
Abbrevi-
ation | Название города
/аэродрома/
Name of city
/aerodrome/ |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Актюбинск
Aktiubinsk | ЕУТА
EUTA | ЕУАА
EUAA | Алма-Ата
Alma-Ata |
| Алма-Ата
Alma-Ata | ЕУАА
EUAA | ЕУТЕ
EUGE | Ереван
Yerevan |
| Великие Луки
Velikiye Luki | ЕУЛВ
EULV | ЕУТГ
EUGG | Тбилиси
Tbilisi |
| Вильнюс
Vilnius | ЕУПВ
EUPV | ЕУХХ
EUNH | Хабаровск
Khabarovsk |
| Владивосток
Vladivostok | ЕУХВ
EUNV | ЕУХП
EUNP | Петропавловск-на-
Камчатке
Petröpaylovsk-na-
Kamchatke |
| Джусалы
Dzusal'y | ЕУТД
EUTD | ЕУХВ
EUNV | Владивосток
Vladivostok |
| Ереван
Yerevan | ЕУТЕ
EUGE | ЕУИА
EUIA | Чита
Chita |
| Иркутск
Irkutsk | ЕУИИ
EUII | ЕУИИ
EUII | Иркутск
Irkutsk |
| Киев
Kiev | ЕУКК
EUKK | ЕУИУ
EUIU | Улан-Уде
Ulan-Ude |
| Кузбашев
Kuibyshev | ЕУИИ
EUII | ЕУИИ
EUII | Кузбашев
Kuibyshev |
| Ленинград
Leningrad | ЕУЛЛ
EULL | ЕУИП
EUIP | Пенза
Penza |
| Львов
Lvov | ЕУКЛ
EUKL | ЕУИУ
EUIU | Уральск
Uralsk |
| Минск
Minsk | ЕУММ
EUMM | ЕУКК
EUKK | Киев
Kiev |
| МОСКВА/Г.У.Г.В.Ф./
MOSCOW/G.U.G.V.F./ | ЕУУУ
EUUU | ЕУКЛ
EUKL | Львов
Lvov |
| МОСКВА/Внуково
MOSCOW/Vnukovo | ЕУВВ
EUVV | ЕУКО
EUKO | Одесса
Odessa |

K O D A K S A F E T

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

| | 3 | 4 |
|--|--------------|--------------|
| МОСКВА/Кубинка
MOSCOW/Kubinka | EVYN
EYKX | EVYN
EYKX |
| Одесса
Odessa | EVMO
EYAC | EVME
EYLV |
| Пенза
Penza | EVTP
EYCP | EVTP
EYCP |
| Петропавловск-на-
Камчатке
Petro Pavlovsk-na-
Kamchatke | EVXP
EYHP | EVXP
EYHP |
| Рига
Riga | EVMP
EYPR | EVMP
EYPR |
| Самарканд
Samarkand | EVTH
EYTN | EVTA
EYTA |
| Сталинабад
Stalinabad | EVTC
EYTS | EVTL
EYTD |
| Ташкент
Tashkent | EVTH
EYTN | EVTH
EYTN |
| Тбилиси
Tbilisi | EVTT
EYGG | EVTC
EYTS |
| Улан-Уде
Ulan-Ude | EVUJ
EYUJ | EVTT
EYTT |
| Уральск
Uralsk | EVUJ
EYUJ | EVUJ
EYUJ |
| Хабаровск
Khabarovsk | EVXK
EYHN | EVXK
EYHN |
| Термез
Termez | EVUJ
EYUJ | EVUJ
EYUJ |
| Чита
Chita | EVTA
EYTA | EVTA
EYTA |
| | | EVTA
EYTA |

Note. The abbreviations listed in this document are intended only for designation of place names of aerodromes and not for services. The letter will be identified by the abbreviations of place names plus the abbreviations of aeronautical services /e.g. MOSCOW ACC - EYLV ACC/.

Примечание. Указанные сокращения предназначены для условного обозначения названий аэродромов. Аэродромные службы будут условно обозначаться путем прибавления к сокращенным названиям аэродромов сокращенных наименований служб. Пример: МОСКВА РДС - EYLV РДС.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Appendix to NOTAM APL class 2 A 3

8661 10 81

| РАСПИСАНИЕ ВРЕМЕНИ РАБОТЫ И СМЕНЫ ЧАСТОТ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)
SCHEDULE OF OPERATION AND ALTERNATION OF DAY AND NIGHT FREQUENCIES FOR RADIO COMMUNICATION
AND NAVIGATION FACILITIES (All hours given are MSK) | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------------------|---|------------------------------------|---|------------------------------------|---|--------------------------------------|---|------------------------------------|---|------------------------------------|---|--|
| Месяц
Month | Январь и
декабрь
Jan and Dec | | Февраль и
ноябрь
Feb and Nov | | Март и
октябрь
March and Oct | | Апрель и
сентябрь
Apr and Sept | | Май и
август
May and Aug | | Июнь и
июль
June and July | | |
| STATION
(All facilities
except those
operating H24
or G/R) | Время
работы
Начало
конеч | Время
смены
частот
Утро
вечер | Время
работы
Начало
конеч | Время
смены
частот
Утро
вечер | Время
работы
Начало
конеч | Время
смены
частот
Утро
вечер | Время
работы
Начало
конеч | Время
смены
частот
Утро
вечер | Время
работы
Начало
конеч | Время
смены
частот
Утро
вечер | Время
работы
Начало
конеч | Время
смены
частот
Утро
вечер | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |
| Москва/Внуково
MOSCOW/Vnukovo | 07.30
18.00 | 09.30
17.00 | 07.00
18.30 | 09.00
17.30 | 06.00
19.30 | 08.30
20.30 | 05.00
19.00 | 08.00
21.30 | 04.00
20.00 | 07.00
22.30 | 03.00
22.30 | | |
| Киев, Львов
Kiev, Lwow | 07.00
19.00 | 07.30
18.00 | 06.30
19.30 | 07.00
19.00 | 05.30
21.00 | 06.00
20.00 | 04.30
21.30 | 05.30
20.30 | 04.00
22.30 | 05.00
21.30 | 03.30
23.00 | | |

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1
25X1

25X1

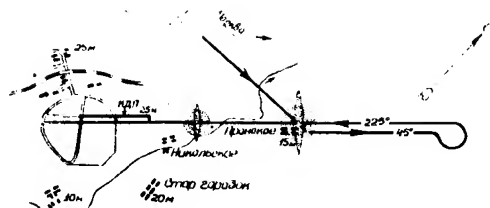
Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

CONFIDENTIAL

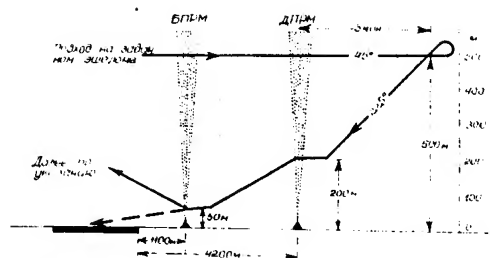
25X1

Appendix 2 to NOTAT 1/58



и высоты над уровнем моря

Профиль захода на посадку

Примечание: Данные посадки с МК-102
использованы для расчета

| Высота над уровнем моря | Длина пути | Высота |
|-------------------------|------------|--------|
| 50 м | 50 м | 100 м |
| 500 м | 500 м | 1000 м |

CONFIDENTIAL

25X1

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|--|--|---|----------------------|---|----------------|--------------------------|----------------|------------|----|------------------------------|--------------------------|------------------------|
| МОСКВА/
Кубинка
МОСКОВ/
Кубинка | АВР ТР
КОМУНУМ
БОРКОГО
МОСКОВ/
Кубинка | РСТ-4
ССА
КЧН ЛЛ
КРН Лес
ГРН ОП | А3
А2
А2
А2 | | 118,1
118,1 | | 118,1
118,1 | Н/В
6/8 | | 225°
045°/
225° | | |
| | ДРМ ЛО
БРМ ЛЛ
ДРМ ЛО
БРМ ЛЛ | УА УА
У У
НД НД
Н Н | А2
А2
А2
А2 | | | 670
328
670
328 | | | | 045°
045°
225°
225° | 4,5
0,5
4,5
1,1 | 38 0,5
to 70 y
" |

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

| АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ
AERONAUTICAL RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------|---------------------|-------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|----------|--|
| Наименование пункта радиосредств
Station | Условное обозначение радиосредств
Service | Позывной
Call sign | Род сигнала
Type | Прием
Receives | | Передача
Transmits | | Часовой пояс
Time
MSK | Координаты
Coordinates | Местоположение
Location | | Примечание
Remarks |
| | | | | КГц
Kc/s | МГц
Mc/s | КГц
Kc/s | МГц
Mc/s | | | МГ
Mag° | КМ
Km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| МДЖБА/
Дуково
Dukovo | РРС АСС
Командная | ДУНАЛ | A3 | | 128 | | | п/р | | | | |
| | Связная
А/С | ДУНАЛ | A3 | | 119,7 | | | HS | | | | З.связь
7.12.50 |
| | Связная
сб.к/с
А/С, опе-
rates H24 | ДУНАЛ | A3 | 5642
5495 | | 5642
5495 | | д. н/с
н. н/с | | | | С.и. н/с
12.12.50
д. н/с
13.12.50 |
| | Связная
сб.к/с
А. С., опе-
rates H24 | ДУНАЛ | A3 | 5484
5374 | | 5484
5374 | | д. н/с
н. н/с | | | | д. н/с
12.12.50
н. н/с
13.12.50 |
| | Связная
сб.к/с
А/С, опе-
rates H24 | УТАБ
УСЛВ | A1 | 6372
3400 | | 6372
3400 | | д. н/с
н. н/с | | | | д. н/с
12.12.50
н. н/с
13.12.50 |
| | РП ДР | ЮД
УОР | A1 | 3640
2660 | | 4750
2564 | | д. н/с
н. н/с | 5635 С
3712 В | | | д. н/с
12.12.50
н. н/с
13.12.50 |

25X1
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

- 2 -

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|-----|-------------------------------|--|----------------|----|-------|-----|-------|------------|----|-------|-------|--------|
| QTA | МОСКВА/
Внуково
VnuKovs | АПС TWR
Командная
подхода
APP | ДУНАЙ
DUNAJ | A3 | 128 | | 128 | п/р
HS | | | | |
| | | Командн.
посадки
TWR | ДУНАЙ
DUNAJ | A3 | 126 | | 126 | п/р
HS | | | | |
| | | Командн.
TWR | ДУНАЙ
DUNAJ | A3 | 118,1 | | 118,1 | п/с
O/R | | | | |
| | | МГСП ILS | | | | | | | | | | |
| | | RPM Loc | | A2 | | | 109,1 | п/с | | 062°/ | | |
| | | ГРМ GP | | A2 | | | 333,8 | O/R | | 242 | | |
| | | ДПРМ LO | 06 06 | A2 | | 290 | | " | | 242° | 4,16 | от ВПП |
| | | БПРМ LI | 0 0 | A2 | | 595 | | " | | 242° | 1,035 | " |
| | | ДПРМ LO | ГГ GG | A2 | | 290 | | " | | 062° | 3,5 | "- |
| | | БПРМ LI | Г Г | A2 | | 595 | | " | | 062° | 1,1 | "- |
| | | ДПРМ LO | ТД TQ | A2 | | 290 | | " | | 196° | 3,92 | "- |
| | | БПРМ LI | Т Т | A2 | | 595 | | " | | 196° | 1,0 | "- |

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|--------------------------------------|---|----------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|---|----------------|------------------|--------------|--------------|---|
| КУБВ/
Б/уланн
К12В/
Julyany | РДС АСС
Командная
раб.п/р | КУБАНЬ
КУБАНЬ | A3 | | 126 | | | 126 | HS | | | |
| | Связная
раб.к/с
А/С,ope-
ratesH24 | КУБАНЬ
КУБАНЬ | A3 | 5470
3102 | | 5470
3102 | | Д.НУ
Н.НН | | | | Объект,
нап.в
днем в
св.стор
123-45
ночью во
направле
Available
by day in
sector;
190-45°;
by night
in all direc-
tions
Объект,
нап.в
323-77°;
45-77°;
Available
in sector
45-190
раб.к.с
operates
H24 |
| | Связная
раб.п/р
А/С,ope-
rates HS. | КУБАНЬ
КУБАНЬ | A3 | 5590
2554 | | 5590
2554 | | Д.НУ
Н.НН | | | | |
| | Связная
А/С | РДСС
РРРQ | A1 | 5745
2936 | | 5745
2936 | | Д. НУ
Н. НН | | | | |
| | РП ДР | УБН
УВС | A1 | 3624
2986 | | 3943
2674 | | Д. НУ
Н. НН | 5024 C
3023 B | | | |
| | АСС FWR
Командн.
Командн. | КУБАНЬ
КУБАНЬ
КУБАНЬ | A3
A3
A3 | | 128
118,1 | | | 128
118,1 | HS
O/R | | | раб.п/р
раб.п/р |
| | ДПРМ LO
ДПРМ LI | ЗН 2W
3 | A2
A2 | | | 360
739 | | " | | 282°
282° | 3,8
0,55 | от БНН
to БНН |
| | ДПРМ LO
ДПРМ LI | НН NL
Н Н | A2
A2 | | | 360
739 | | " | | 282°
282° | 3,49
1,17 | от БНН
to БНН |

25X1

CONFIDENT

25X1

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|--------------|---|--------------------------------|----------|--------------|-------|--------------|-------|----------------|------------------|--------------|-------------|-----------------------------|
| ЛВОВ
LWOW | РПС ACC
Связная
раб. п/р
A/G operates HZ | КЕРАМИ-
КА
КЕРАМИ-
КА | A3 | 5350
2966 | | 5650
2966 | | Д. HJ
Н. HN | | | | Ц. 15-18
О. 45-48 |
| | Связная
A/G | РДЮД
RDYD | A1 | 6748
2938 | | 6748
2938 | | Д. HJ
Н. HN | | | | раб. к/с
operates
H24 |
| | РП DP | УБК
UBK | A1 | 3824
2988 | | 3948
2874 | | Д. HJ
Н. HN | 4949 C
2358 B | | | раб. к/с
operates
H24 |
| | АПС TWR
Командн. | КЕРАМИ-
КА
КЕРАМИКА | A3 | | 128 | | 128 | HS | | | | раб. п/р |
| | Командн. | КЕРАМИ-
КА
КЕРАМИКА | A3 | | 118,1 | | 118,1 | O/R | | | | раб. п/с |
| | ДПРМ LO
БПРМ LI | ГД GD
Г Г G | A2
A2 | | | 315
650 | | "
" | | 135°
135° | 4,2
1,1 | от БНН
to BNN |
| | ДПРМ LO
БПРМ LI | ФС FS
Ф F | A2
A2 | | | 315
650 | | "
" | | 315°
315° | 4,5
0,75 | от БНН
to BNN |
| | УПДП DF | УПДП DF | | | | | | | | | | |

25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|-----------------------------------|------------------|--------------------|----|--------------|---|--------------|--------------|------------|--------------------|----|----|----|
| БРЯНСК
BRYANSK | Священная
А/с | СТВОЛИК
STWOLIK | А3 | 5484
3024 | | 5484
3024 | А-НУ
Н-НН | м/о
НН4 | | | | |
| БОБРНА
BOBRNA | ОНРС
NDB | ПА
CA | А1 | | | 432 | | | 493835C
241620B | | | |
| БЫШЕВ
BYSHEV | ОНРС
NDB | ИУ
IU | А1 | | | 490 | | | 5016C
2952B | | | |
| ИВАНОВСКОЕ
IVANOVSKOE | ОНРС
NDB | УМ
UM | А1 | | | 487 | | | 555130C
365545B | | | |
| КЛИМЕНТЬЕВО
KLIMENTYEV | ОНРС
NDB | РД
RD | А1 | | | 437 | | | 553940C
360300B | | | |
| КОЗЕЛЕЦ
KOZELEK | ОНРС
NDB | ЛР
LR | А1 | | | 490 | | | 505520C
310720B | | | |
| ЧЕРНАЯ ГРЯЗЬ
CHERNAYA
GRYAZ | ОНРС
NDB | НН
NN | А1 | | | 405 | | | 545730C
364725B | | | |
| ЧЕРНЫЙ
CHERNYAKHOV | ОНРС
NDB | БН
BN | А1 | | | 415 | | | 502715C
233945B | | | |
| ЮЖНОВ
YUKHOV | ОНРС
NDB | УИ
UI | А1 | | | 985 | | | 5442 C
3518 B | | | |

25X1
25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

CONFIDENTIAL

Appendix to NOTAM AEL Class A, B, C, D, E

TABLE OF CLOUD BASE AND HORIZONTAL VISIBILITY FOR LANDING AT INTERNATIONAL AIRPORTS OF THE USSR

| Аэропорт
Airport | МК?
посадки
Magnetic
direction | Минимум № 1
Minimum # 1 | | | | | Минимум № 2
Minimum # 2 | | |
|----------------------------------|---|----------------------------|-----|---------------|-----|------|----------------------------|------|---------------|
| | | День
Day | | Ночь
Night | | QBB | День
Day | | Ночь
Night |
| | | QFU | QBB | QBA | QBB | QBA | QBB | QBA | QBB |
| МОСКВА/Внуково
MOSCOW/Vnukovo | ILS | 242 | 50 | 500 | 50 | 500 | 100 | 1000 | 150 |
| | | 242 | 50 | 500 | 50 | 500 | 100 | 1000 | 150 |
| | ILS | 82 | 50 | 500 | 50 | 500 | 100 | 1000 | 150 |
| | | 82 | 50 | 500 | 50 | 500 | 100 | 1000 | 150 |
| | | 196 | 50 | 500 | 50 | 500 | 100 | 1000 | 150 |
| МОСКВА/Внуково
MOSCOW/Vnukovo | | 251 | 50 | 1000 | 100 | 1000 | 100 | 1500 | 150 |
| | | 101 | 100 | 1000 | 100 | 1000 | 100 | 1500 | 150 |
| Киев
Kiev | ILS | 282 | 50 | 500 | 50 | 1000 | 100 | 1500 | 150 |
| | | 82 | 50 | 1000 | 100 | 1000 | 100 | 1500 | 150 |
| Львов
Lvov | I/A 10 | | 100 | 1000 | 150 | 1500 | 150 | 1500 | 2000 |
| | | 135 | 50 | 500 | 50 | 1000 | 100 | 1000 | 150 |
| | | 315 | 70 | 700 | 70 | 1000 | 100 | 1000 | 1500 |

25X1

Page Denied

Next 3 Page(s) In Document Denied